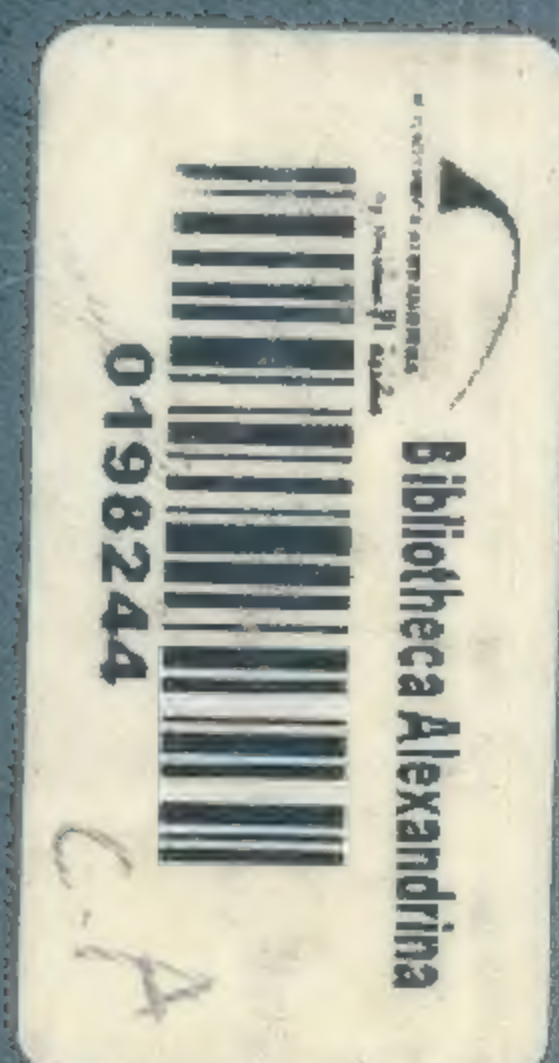


قناة السويس



١٩٥٠





حضرة صاحب الجلالة الملك فاروق الأول

قناة السّويس

مذكرات وإحصاءات

الفهرس

صفحة	
٣	برزخ السويس قبل حفر القناة
٢١	نظام شركة قناة السويس وخصائصها
٢٩	الأعمال الأولى فى إنشاء القناة وتحسينها
٤٩	الملاحقة فى القناة
٥٥	قناة السويس فى أثناء الحرب العالمية الاخيرة
٦٩	أعمال شركة قناة السويس فى مصر

٨٩	الجداول الاحصائية
٩٩	رسومات بيانية

رسم لبرزخ السويس قبل شق القناة
رسم عام لقناة السويس فى سنة ١٩٤٩
منظران جانبيان بمعرض القناة

بَرْزَخُ السُّوَيْسِ قَبْلَ حَفْرِ الْقَنَاةِ

قبل حفر القناة ، كان برزخ السويس ، الممتد في شرق مصر ، بين البحر المتوسط والبحر الأحمر ، بقعة جدياء .

وقد كتب «فرانسوا ميشيل دي روزيير» أحد المهندسين الفرنسيين الذين صحبوا بونابرت إلى مصر ، يصف دلتا النيل فقال انه «سهل رطيب ، تتخلله المياه الجارية في كل مكان ، ويظلمه النخيل ، ويكسوه الزرع الوافر والخضرة والأزهار» . ثم أشار إلى التناقض بين هذا السهل والبقعة المجاورة له ، مما كان لا بد أن يترك أثراً في أذهان المسافرين جميعاً ، فقال : «أما إذا دخلت البرزخ ، تحت تلك السماء نفسها ، فإن كل شيء يتغير حواليك . فهناك لا أثر لزرع ولا مظهر لعمار ، ولا ظلال ولا خضرة ولا مياه جارية . وصفوة القول ، ليس هناك ما يمكن أن يعود بفائدة على مخلوقات حية . فالعين تبحث عبثاً عن شيء من هذا في المفاوز الممتدة حتى الأفق . فمن البحر إلى البحر لا يقع البصر إلا على أرض جافة لا حياة فيها ، وصخور جرداء ، ورمال لامعة ، وسهول عارية» .

ومع ذلك ، فإن دراسة هذه البقعة من الأرض مشوقة جذابة . فقد طالما كان برزخ السويس ، في جميع العصور ، ممراً للجيوش والتجار والحجاج ، لأنه يفصل بين القارة الأفريقية والقارة الآسيوية ، وبين حوض البحر المتوسط وأقصر طرق الملاحة البحرية إلى الشرق الأقصى ، ولأنه كورة الحدود بين مصر وفلسطين ، والمنطقة القريبة من سيناء والأراضي المقدسة . وقد حاول كثيرون من العلماء والباحثين أن يحلوا طائفة من المسائل الخاصة بهذا البرزخ ، والتي يدور الجدل حول بعضها من أقدم العصور ، ولم يزل البت فيها بصورة قاطعة متعذراً حتى أيامنا هذه في كافة الحالات .

الْبَرْزَخُ مِنَ النُّظُمِ الْجَيُولُوجِيَّةِ

يتضح من دراسة الخريطة الجيولوجية لبرزخ السويس ، ان جميع الأراضي القليلة الارتفاع فيه يرجع تاريخ تكوينها إلى العصر الجيولوجي الثالث ، وفي كثير من الحالات إلى الرابع . وذلك



دخول السفينة « ليجل » بورسعيد
(عن رسم بالألوان المائية بريشة ريو)



بورسعيد يوم افتتاح القناة
(عن رسم بالألوان المائية بريشة ريو)

مناظر من افتتاح القناة



مخيم للمبدو بالاسماعيلية
(عن رسم بالألوان المائية بريشة بيرار)



نزهة ملوك الدول بالاسماعيلية
(عن رسم بالألوان المائية بريشة ريو)

مناظر من إفتتاح القناة

بـعكس الجبال القائمة على اطراف هذه المنطقة ، والتي هى أقدم عهداً ، إذ أنه يوجد فيها بقايا أحياء متحجرة تنتمى إلى الفرعين الطباشيرى والجوراسى من العصر الجيولوجى الثانى .

ويبدو من الثابت الآن أن البحر الأحمر كان متصلاً بالبحر المتوسط ، فى أواخر العصر الجيولوجى الثالث . ثم جعل البرزخ يتخذ شيئاً فشيئاً الشكل الذى عرفه عليه الرحالون فى القرن التاسع عشر ، وذلك بفعل ما تراكم فيه من رواسب حملتها الرياح أو تركها البحر أو النيل فى انسحابهما ، وما أحدثته فيه الهزات الأرضية من نتوءات ، إذ لا يمكن الاعتبار أن برزخ السويس أصبح نهائياً فى مأمن من التعرض لهزات أخرى . وبالرغم من أن هذه البقعة واقعة خارج الأخدود الكبير الممتد من خليج العقبة جنوباً إلى البحر الميت ووادى الأردن شمالاً ، فقد سجلت فيه هزات أرضية عنيفة ، فى العصور القديمة والوسطى ، أحدثت بعضها انخفاضات فى الأرض . فقد عزا بعض المؤلفين تكوين بحيرة المنزلة إلى حادث من هذا النوع .

ولا يشك أحد فى أن حوض البحيرات المرة كان ، فى الماضى ، متصلاً اتصالاً مباشراً بالبحر الأحمر . ولكن الآراء تختلف فى تحديد العصر الذى انقطع فيه ذلك الاتصال نهائياً ، وقد أكد بعض المؤرخين أنه من الجائز أن مياه البحر الأحمر كانت ، فى العصور القديمة ، تغمر حوض البحيرات المرة فى فترة المد على الأقل . بينما يرى فريق آخر أن شكل البرزخ فى شطره الجنوبي لم يتغير إلا قليلاً عما كان عليه فى العصور القديمة .

البرزخ من الرجوة الجغرافية

لا يزيد الحد الأدنى للمسافة الفاصلة بين البحر الأحمر والبحر الأبيض من مدينة السويس الى مدينة بيلوز عن مائة وعشرين كيلومتراً . ويبدو فيها برزخ السويس بشكل نجد خفيف الانحدار ، تتخلل قاعه من الجنوب إلى الشمال ثلاث هضاب يتزايد ارتفاعها تدريجياً ، وثلاثة منخفضات يتضاءل اتساعها وعمقها تدريجياً أيضاً بعكس الهضاب .

فهناك هضبة سرايوم ، التى كان يبلغ ارتفاعها عن سطح البحر عشرة أمتار ، وهضبة طوسون ، التى تقل عنها ارتفاعاً . والهضبتان تفصلان البحيرات المرة عن منخفض ثان كان فيما مضى مستنقعاً وحلياً ، وكانت مياه النيل أحياناً تنساب إليه من وادى الطميلات أثناء الفيضانات الغزيرة . وهذا المنخفض تملأه الآن مياه بحيرة التمساح ، التى تقوم على شاطئها مدينة الاسماعيلية .

وإذا واصلنا الاتجاه شمالاً ، فإننا نجد هضبة أخرى ، هي هضبة الجسر ، التي يبلغ ارتفاعها عن سطح البحر ١٦ أو ١٧ متراً . وأخيراً يبدأ بعدها منخفض ثالث يهبط قاعه عن سطح البحر بنحو متر واحد ، وفيه بحيرتا البلاح والمنزلة .

لقد انخفض الجزء الشمالى من البرزخ منذ العصور القديمة . وفى الزمن الذى كان فيه للنيل سبعة فروع لا فرعان فقط كما هى الحالة الآن ، كانت جميع الأراضي المنخفضة فى شمال البرزخ تؤلف سهلاً واسعاً يتلقى بواقى رواسب النهر الطينية المخصبة . وكان الفرع البياوزى يمر على مسافة قليلة شمال المكان الذى تقع فيه اليوم بلدة القنطرة ، والفرع الثانيسى يصب على مسافة ١٥ كيلومتراً تقريباً شرق المكان الذى تقع فيه حالياً مدينة بور سعيد . فالجزء الشمالى من البرزخ كان إذن يشبه كثيراً دلتا النيل فى حالته الراهنة اليوم . وهذا ما يفسر وجود مواقع قديمة فى تلك البقاع ، يجدر بنا الآن أن نشير إليها فى حديثنا عن تاريخ هذه المنطقة .

بَرَزْخُ السُّوَيْسِ فِي التَّارِيخِ الْقَدِيمِ

كان برزخ السويس ، فى جميع العصور ، المنحدر الذى اتخذته الدولة المصرية منفذاً لتوسعها من ناحية الشرق . فقد بدأ ذلك التوسع المصرى فى تلك الجهة فى عهد الأسرة السادسة ، باحتلال وادى الطميلات لحمل السكان الأصليين على الاستقرار ، بتنظيم الرى فيه ، وكان الغرض من ذلك انشاء منطقة خلف حدود المملكة تحميها من الغارات الخارجية ، وغزوات البدو المعادين . ومنذ ذلك العهد ، أصبحت المدن الحصينة الأربع ، تانيس ودفنه وزارو وتيخو ، تحمى وادى النيل الخصب ، والمظنون أنها ظلت تعد حدوداً إدارية للمملكة حتى عهد البطالسة .

غير أن ثغرة حدثت فى ذلك الحاجز ، فى عهد الدولة الوسطى . فان الهجرة الآرية ، التى طغت على آسيا الصغرى ، قد دفعت القبائل السامية نحو الجنوب ، فاستغلت حالة الفوضى المنتشرة اذذاك فى مصر ، وتسربت إلى البلاد واستولت على الحكم فيها : ذلك هو العهد المعروف بعهد «الأنجاس» والذى عانت فيه البلاد ظلم «الهكسوس» أكثر من قرن كامل . وقد انتهى حكمهم باستيلاء أحمس على مدينة أفاريس ، حوالى سنة ١٥٧٨ قبل الميلاد ، فرحلوا عن مصر ولكنهم تركوا ، فى الجزء الجنوبى من البرزخ ، عشائر سامية يبدو أنها أصبحت ، منذ ذلك الوقت ، نواة لسكان تلك البقاع .



مظلة الجسر وقت افتتاح القناة في سنة ١٨٦٩
(عن رسم بالالوان المائية بريشة ريو)



منطقة الجسر في سنة ١٩٢٩
مستشفى الشركة

وجاء العبرانيون إلى مصر مع القبائل السامية ، فأقاموا أربعة قرون في المراعى الحصبة بوادى الطميلات ، التى تسميها التوراة «أرض جاسان» وقد تكاثر عددهم جداً فى خلال تلك القرون الأربعة . واستعبدتهم المصريون وساموهم الاضطهاد ، فسخروا لتشيد المدن والحصون وبناء المخازن لأسيادهم ، ومدن فيثوم ورعمسيس وأون - وهى عين شمس - تدين لهم بازدهارها . غير أن الظروف التى عاش فيها شعب إسرائيل ساءت فى النهاية إلى حد حمله على الهرب عبر الصحراء ، نحو سيناء وأرض الميعاد ، سالكاً طريقاً طالما كان موضع جدل لا حصر له .

ونطبقت الأسرة الثامنة عشرة سياسة جديدة ، فنقلت حدود البلدان الصديقة أو المتمتعة بحماية مصر ، إلى ما وراء الصحراء ، فى سهول سوريا وقيليقية . وقد بلغت الامبراطورية المصرية فى تطبيق هذه السياسة أوج مجدها . وكان من مستلزمات هذه السياسة الامبراطورية انشاء طريقين محصنين تحصيناً قوياً ، تسير الأولى نحو سوريا ، والثانية نحو سهول «بين النهرين» وبلدان الشرق الغنية .

وبرزخ السويس ، بالرغم من قحط تربته ، قد أدى منذ ذلك العهد وظيفته الحقيقية ، فتم بواسطته الاتصال بين عالمين : العالم الإفريقى ، والعالم الآسيوى .

وازدادت أهمية البرزخ فى عهد الاحتلال الفارسى ، فان الطريق إلى فارس كانت تجتاز وادى الطميلات ، وتسير محاذية لقناة عريضة صالحة للملاحة . ويظن أن رمسيس الثانى - الذى يسميه اليونانيون «سيزوستريس» - هو الذى باشر حفرها لرى هذا الوادى الحصب . ثم واصل نحاو شقها فكان هذا الشريان الصالح للملاحة وسيلة للنقل النهري إلى ما بعد مدينة تيبخو . وقد أمر دارا بن حشتوشب باستئناف أعمال الحفر التى كانت قد توقفت منذ نحو عشرين سنة ، ودعا وجهاء بلاد شاب إلى الاجتماع على ضفة القناة ، فى مدينة تيبخو الهامة .

ويعزو المؤرخون إلى البطالسة - وهم ملوك يعدون مصريين وطنيين بالرغم من أصلهم اليونانى - انجاز قناة دارا ، من جهة ، وقد كانت مياهها العذبة تملأ فى ذلك الوقت البحيرات المرة ، كما يعزون إليهم من جهة أخرى إنشاء مدينة «أرسينوى» وهى مدينة حصينة لم يحدد موقعها إلى الان وكان فيها هيكل للعبادة وأصبحت مركزاً للمواصلات فى الجزء الجنوبى من البرزخ . وقد انشأ بطليموس الثانى أفرجيت هذه المدينة «اكراماً لأخته وزوجته المحبوبة» . غير أن العمل الذى لفت أنظار علماء الجغرافيا أكثر من سواه ، بين تلك الأعمال كلها ، هو القناة التى وصلت بين النيل والبحر الأحمر ، فان المؤرخ ديودورس الصقلى ، كتب : «بحوالى سنة ٦٠ قبل الميلاد ، يلخص آراء أولئك العلماء بهذا الصدد فقال : «شرع نحاو بن بسامتيك فى تنفيذ هذا المشروع ، فهو الذى كان

أول من باشر العمل فيه : ثم واصله دارا ملك الفرس ، الذى تقدمت الأعمال فى عهده بعض الشئ ، ولكنه تركها قبل أن تكمل ، إذ جاء من ينبهه إلى أن حفر القناة فى البرزخ يعرض مصر كلها لطغيان مياه البحر الأحمر ، لأن سطح هذا البحر أعلى من سطح الأرض فى مصر . وأخيراً جاء بطليموس الثانى فأنجز المشروع ، وأنشأ على القناة سداً هندسياً لوقف اندفاع المياه ، فكان السد يفتح لمرور السفن ثم يقفل ، وقد أثبتت التجارب فائدة هذا السد .

ونحن نعرف الآن تماماً خط هذه القناة . فقد كشف عنها بونايرت ، ووصف لينان دى بيلفون سيرها ، قبل أن تغير الأعمال التى تمت حديثاً معالم هذه البقاع . فان القناة — كما قال عنها هيرودوتس — كانت تتشعب من فرع النيل البيلوزى ، على مسافة قصيرة جنوبى بوباست ، فتمتد شرقاً خلال وادى الطميلات ، ثم تنحرف جنوباً ، بعد مدينة هيروبوليس — وهى تيخو المصرية — فتجتاز البحيرات « التى تحولت مياهها المرة إلى مياه عذبة بسبب اتصالها بالنهر » . وكانت القناة تنهى إلى البحر الأحمر ، على مقربة من المكان الذى تقوم فيه مدينة السويس الآن ، وفى نقطة كان الأقدمون يسمونها « كليسا » وكانت هذه الطريق المائية صالحة للملاحة على طول سيرها فى أيام الفيضان . ولكن يبدو مع ذلك أن أهميتها بالنسبة إلى الرى كانت تفوق أهميتها التجارية ، وانها لم تكن فى وقت من الأوقات ذات بال فى مزاحمة طرق القوافل ، التى كانت تسير من برنيس وميوس هورموس لتصل إلى النيل فى مدينة كوبتوس .

وأراد الرومانيون مساعدة تجارتهم ، فضاعفوا العناية بالموانئ والطرق والقنوات ، ورغبوا فى رفع مقدار منسوب المياه فى قناة وادى الطميلات ، فنقلوا مأخذ المياه لها إلى نقطة تقع بجوار بابليون . وسميت ترعة الوصل الإضافية التى حفرت لهذا الغرض « نهر تراجان » . غير أن البيزنطيين ، خلفاء الرومان ، أهملوا العناية بالقناة ، فتركوا التراب يطغى عليها وغدت غير صالحة على الإطلاق .

ثم جاء عمرو بن العاص وأحيائها من جديد . فقد خطر له فى عهد ولايته الأولى على مصر (٦٤١-٦٤٤) أن يحفر قناة تصل مباشرة بين البحرين وتستمد مياهها من النيل ، وتشق السهل المنبسط القليل الارتفاع عن سطح البحرين ، الممتد شرق فارام ، وهى مدينة كانت قائمة على مقربة من بيلوز القديمة . ولكن الخليفة عمر بن الخطاب عارض فى هذا المشروع ، فأمر عمرو بأن يعاد ترميم القناة القديمة فى مدة ستة شهور ، لكى يتيسر للسفن السفر إلى الحجاز واليمن والهند . وظلت القناة من جديد صالحة للملاحة مدة مائة وخمسين سنة ، ولكن حدث فى أواخر القرن الثامن أن ثار محمد بن عبد الله بن حسن فى «المدينة» على الخليفة العباسى أبى جعفر المنصور ، فأصدر الخليفة أمره بأن تردم القناة كيلا تستخدم فيما بعد لنقل المؤن إلى المدينة النائرة على سلطته .

مُخَوِّصٌ قَنَاةَ السُّوَيْسِ

ومنذ أن تم ردم «قناة أمير المؤمنين» لم يبق لبرزخ السويس - الذى خلا جزءه الشمالى من السكان - أهمية تذكر . وتحولت التجارة بين أوروبا والهند إلى طرق عديدة ، منها طريق بغداد ، التى كان الإقبال عليها يفوق الإقبال على طريق «قازم» أو - منذ القرن العاشر - على طريق «سويس» وهى بلدة جديدة أنشئت على مسافة قصيرة جنوبى قازم .

وفى سنة ١٤٩٨ جاز فاسكو دى جاما رأس الرجاء الصالح ، وتم فى السنوات الثانية تنظيم الطريق الجديد المؤدى إلى الهند ، ولما كان البنادقة فى يدهم معظم تجارة البحر المتوسط ، والترك يمتلكون جميع البلدان المعروفة اليوم باسم «الشرق الأوسط» فقد أدرك هؤلاء وأولئك أنهم مهددون بضياح مصادر عظيمة للربح ستفقد من أيديهم .

ورأى ذوو العقول الراجحة أن شق برزخ السويس هو الحل العملى الوحيد . واقترح البنادقة هذا الحل منذ أوائل القرن السادس عشر ، وفى سنة ١٥٨٦ اقترح أيضاً «كيلدج على» قائد الأسطول العثمانى ، الحل ذاته ، ولكن بلا جدوى . وفى القرن السابع عشر والقرن الثامن عشر ، فكر كثيرون من عظماء العصر فى انشاء طريق تجارية أمينة خلال الأرض المصرية ، أو حفر قناة بين البحرين لتجنب النفقات الباهظة الناتجة عن نقل البضائع من سفن إلى أخرى . ويحمل بنا هنا أن نذكر أسماء كولير ، والمركيز دى نوانثيل سفير فرنسا لدى الباب العالى ، وليينتز ، والمركيز دارجانسون ، والبارون دى توت . غير أن ولادة الأمور فى الاستانة لم ينظروا بعين الارتياح إلى المشروعات الأوربية ، الرامية إلى إلغاء احتكار الملاحة فى البحر الأحمر ، وهو الذى كان محصوراً فى أيدي الرعايا العثمانيين ، ويضاف إلى هذا أن الاقتراحات المختلفة التى تقدم بها أصحابها لم تكن مستندة إلى درس فنى جدى للشروط التى يراد بموجبها إنشاء طريق مائية بين البحرين المتوسط والأحمر .

وكان من نصيب المهندسين الفرنسيين ، الذين صحبوا بونابرت إلى مصر فى سنة ١٧٩٨ ، أن يقوموا بأول درس من هذا النوع . وينبغى أن لا يغرب عن البال أن شق برزخ السويس كان من بين الأهداف التى حددتها حكومة «الديركتوار» للحملة الفرنسية .

وفى أواخر سنة ١٧٩٨ ، ذهب بونابرت بنفسه إلى السويس ، ومعه البارزون من أعضاء المعهد العلمى المصرى الأول ، وأوشك أن يغرق فى المستنقع الواقع فى الجهة الشمالية الشرقية من المدينة ، وهو عائد من عيون موسى . وفى طريق عودته ، عاين بونابرت آثار القناة

القديمة على مسافة عشرين كيلومترا، وعندما رجع إلى القاهرة أصدر أمره إلى رئيس مهندسى الطرق والكبارى ، جاك مارى لوبير ، بأن يضع خريطة مفصلة للبرزخ . وتوقفت أعمال تخطيط المساحات أكثر من مرة ، ولكنها انتهت فى آخر سنة ١٧٩٩ .

وقد دون تقرير المهندس لوبير فى كتاب « وصف مصر » وهو المؤلف الرائع الذى سجلت فيه نتائج الأعمال التى قام بها العناية والمهندسون من رفاق بوناپرت . ويرى لوبير فى تقريره أن سطح البحر الأحمر يعالو بمقدار عشرة أمتار تقريباً عن سطح البحر المتوسط . وكان هذا الاستنتاج الخاطئ - الذى ظل الناس يعدونه صحيحاً حتى منتصف القرن التاسع عشر - بمثابة عقبة حالت ، مدة خمسين سنة تقريباً ، دون تنفيذ المشروعات الرامية إلى شق برزخ السويس . فان معظم الذين عالجوا هذا الموضوع فى ذلك الوقت قد حصروا تفكيرهم فى إنجاز عمل قريب الشبه بالقناة القديمة ، يوصل بين النيل والبحر الأحمر ، لا فى طريق مائية مباشرة بين البحر الأحمر والبحر المتوسط . أما القناة كما تصورها لوبير ، فكان منظوراً أن لا يزيد عرضها عن ١٣ متراً عند سطح المياه ، وعمقها عن أربعة أو خمسة أمتار ، على أن توقف الملاحة فيها أثناء انخفاض منسوب مياه النيل .

وبالرغم من الخطأ الذى وقع فيه لوبير ، فان الاهتمام بمسألة تحويل طريق الهند إلى مصر لم يفتر ، خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر .

وكان أول حل عملى من هذا القبيل يقضى بالنزول من السفن فى الاسكندرية ، ومواصلة السفر براً إلى السويس ، ثم الابحار منها او بالعكس . وقد قام الملازم البريطانى واجهورن ، منذ سنة ١٨٢٩ ، ببضع رحلات بين انجلترا والهند ، سالكاً هذه الطريق . وفى سنة ١٨٤٠ انشأت شركة « بيننسولار أند أورينتال » "Peninsular & Oriental" خطاً منتظماً للملاحة بين السويس والهند ، وتم مد الخط الحديدى من الاسكندرية إلى القاهرة من ١٨٥١ إلى ١٨٥٦ ، وأخيراً ، أنشئ خط القاهرة - السويس فى سنة ١٨٥٨ ، فكان كل ذلك بمثابة مراحل سهلت سبل السفر . غير أنه ظل واضحاً للجميع أن أسهل السبل للمسافرين وخصوصاً للبضائع ، هى التى تسمح بتجنب عملية النقل من سفينة إلى أخرى ، وان هذا لن يحقق إلا بحفر قناة بحرية تخترق برزخ السويس .

وهكذا اختمرت الفكرة شيئاً فشيئاً ، حتى تحولت فى النهاية المشروعات التى علل بها الناس أنفسهم على مر الزمن ، إلى حقيقة ملموسة رائعة ، يعرفها الجميع الآن ، وما تم ذلك إلا لأنه كان من حسن حظ مصر ، منذ قرن ونصف قرن ، أن يتعاقب على عرشها رهط من الرجال المتنورين الدائبين على العمل للخير العام ، والذين قابلوا بالعطف أو أيدوا بصورة قاطعة أصحاب فكرة شق البرزخ ومنفذى هذه الفكرة .



الخديو اسماعيل
(١٨٦٣ - ١٨٧٩)



الخديو محمد سعيد
(١٨٦٣ - ١٨٥٤)

عاهلا مصر الحديثة العظيمان اللذان شجعا مشروع قناة السويس وشملاه برعايتهما



فردينان دى ليسبس
(١٨٩٤ - ١٨٠٥)

منشىء القناة

Cairo le 26 Décembre 1864

Mon cher collaborateur et ami,

Je vous envoie ici par le bateau qui va à
Marseille un 'cristal' de la fabrique de
Marseille. Le 'cristal' est une
assiette à une section rectangulaire à l'occasion de
l'anniversaire de la naissance. Dans ce 'cristal'
on a gravé les noms des personnes, quelques
hauts fonctionnaires et des notables européens, et
a écrit son voyage dans l'Estime, et l'écriture
qui il ne doit plus avoir dans l'Egypte
d'antiquités et qu'il était maintenant la
ville de l'Estime de l'Estime. C'est un
cristal de l'Estime de l'Estime de l'Estime de l'Estime
de l'Estime de l'Estime de l'Estime de l'Estime.

Très respectueusement, dans l'Estime de l'Estime de l'Estime de l'Estime.

Edmond de l'Estime
Edmond de l'Estime

خطاب بخط فردينان دي ليسبس الى فوازان بك

القاهرة في ٢٦ ديسمبر ١٨٦١

معاوني وصديقي العزيز
كنت قد أخبركم من التل الكبير أن سمو الخديو قد استدعاني لفرافيا الى مقره بالقناطر . وكان سموه يرغب في أن احضر اجتماعا لاختصاصه
بمناسبة الاحتفال بعيد ميلاده . وخلال مائدة عشاء دعى اليها الوزير الفوضي وبعض كبار الموظفين والاميان من الاوربيين قص سموه رحلته الى
البرزخ . وصرح بأنه ينبغي ألا يبقى في مصر معارضون للقناة وأن سموه أصبح الان الرئيس الحقيقي لاثمالها . وهذا بمثابة تمدد على اختصاصات
وظيفتكم لن تضربوا منه .

المخلص
فردينان دي ليسبس

وستكون رحلة سمو الخديو الى البرزخ حادثا تاريخيا .



الملك فؤاد
(١٩١٧ - ١٩٣٦)



الخديو توفيق
(١٨٧٩ - ١٨٩٢)

ففي أواخر سنة ١٨٣٣ ، هبط مصر جماعة السانسيمونيين ، وكانوا يعلمون أنهم سيجدون على عرشها ذلك الرجل الذي وصفوه بأنه « العظيم الذي يعد الطريق للصراع السلمى المجيد ضد الطبيعة ». وقد قوبل السانسيمونيون بالترحاب فى البلاد ، وسمح لهم بأن يعرضوا مشروعاتهم على الحكومة . ولكن محمد على باشا كان لديه فى ذلك الوقت مشروعات أخرى غير التى تشغل السانسيمونيين الراغبين فى وصل البحرين بقناة مائية ، وفى أوائل سنة ١٨٣٤ ، قرر المجلس الأعلى البدء بإنشاء قناطر عند رأس الدلتا قبل الاهتمام بشق البرزخ .

ولا شك فى أن لينان دى بلفون هو الرجل الذى درس بعناية ، قبل فردينان دى ليسبس ، مسألة إنشاء طريق مائية بين البحر المتوسط والبحر الأحمر ، ولهذا كان فى وسعه أن يضع بين يدى دى ليسبس ، فيما بعد ، ملفاً من الوثائق أفاد منه فائدة كبيرة .

وأخيراً ، تأسست فى باريس سنة ١٨٤٦ «جمعية الدراسات لحفر قناة السويس» ، وكان فيها ثلاث شعب : شعبة فرنسية ضمت انفانتان واخوان تالابو ، وشعبة بريطانية ضمت المهندس روبرت ستفنسون ، وشعبة نمساوية ألمانية كان أبرز أعضائها نيجريل دى مولدلب ، وقد أوفدت جمعية الدراسات هذه ، إلى برزخ السويس ، جماعة من الخبراء الفنيين ، عهد إليهم بتخطيط سواحل البحر المتوسط والبحر الأحمر والمساحات الواقعة بينهما ، وفى سنة

١٨٤٧ تمكن بوردالو ، بمساعدة لبنان دى بلفون ، من إثبات النظرية القائلة بأن الفارق بين مستوى البحرين تافه لا يذكر .

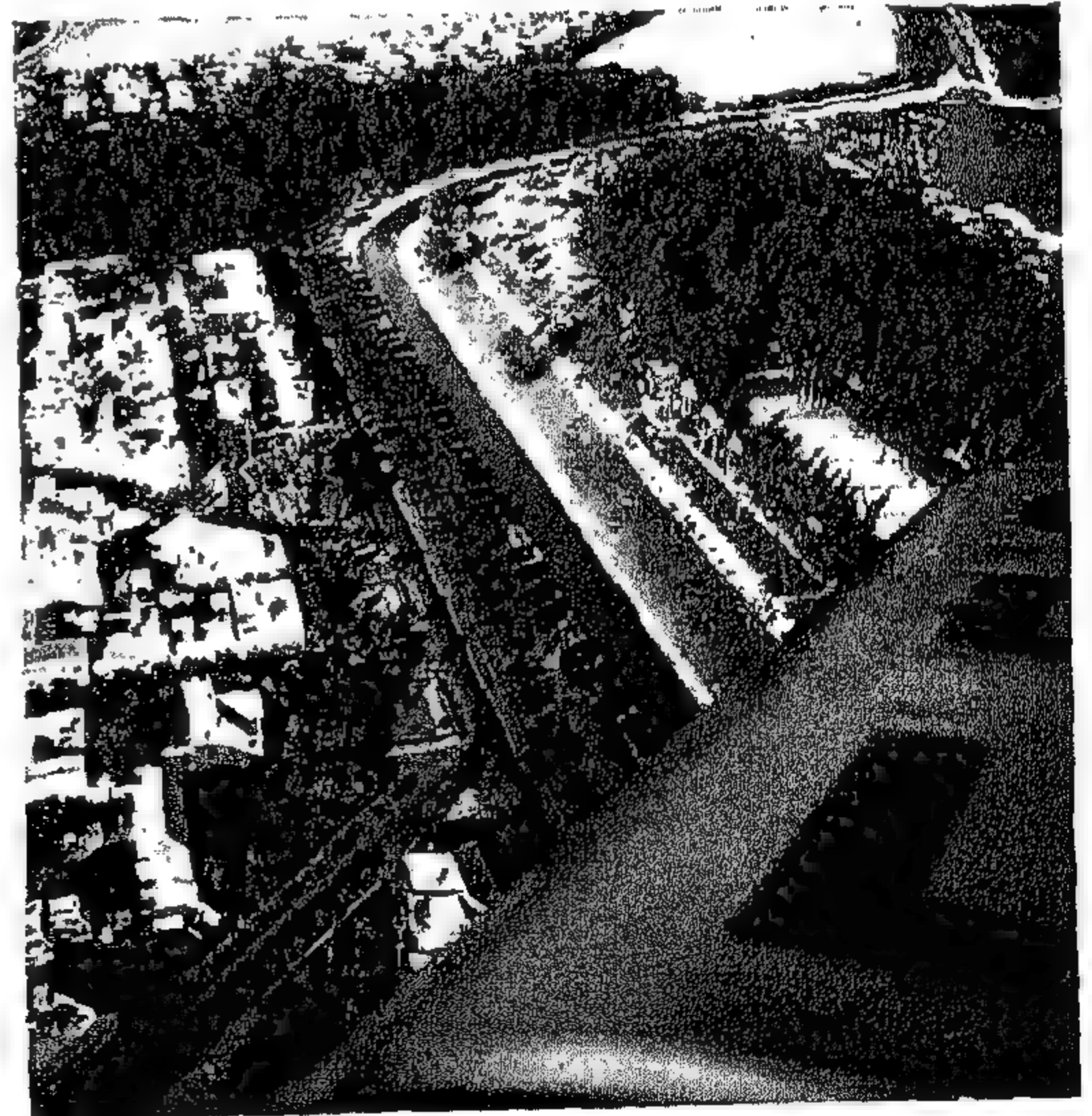
غير أن بولان تالابو هالته كثرة الأوحال فى بيلوز ، فاعتقد أن وجودها هناك سيحول دون إنشاء ميناء على البحر المتوسط ، ووضع مشروعاً آخر يقضى بحفر طريق



الاسماعيلية سنة ١٨٦٩
(عن رسم بالالوان المائية بريشة ريو)

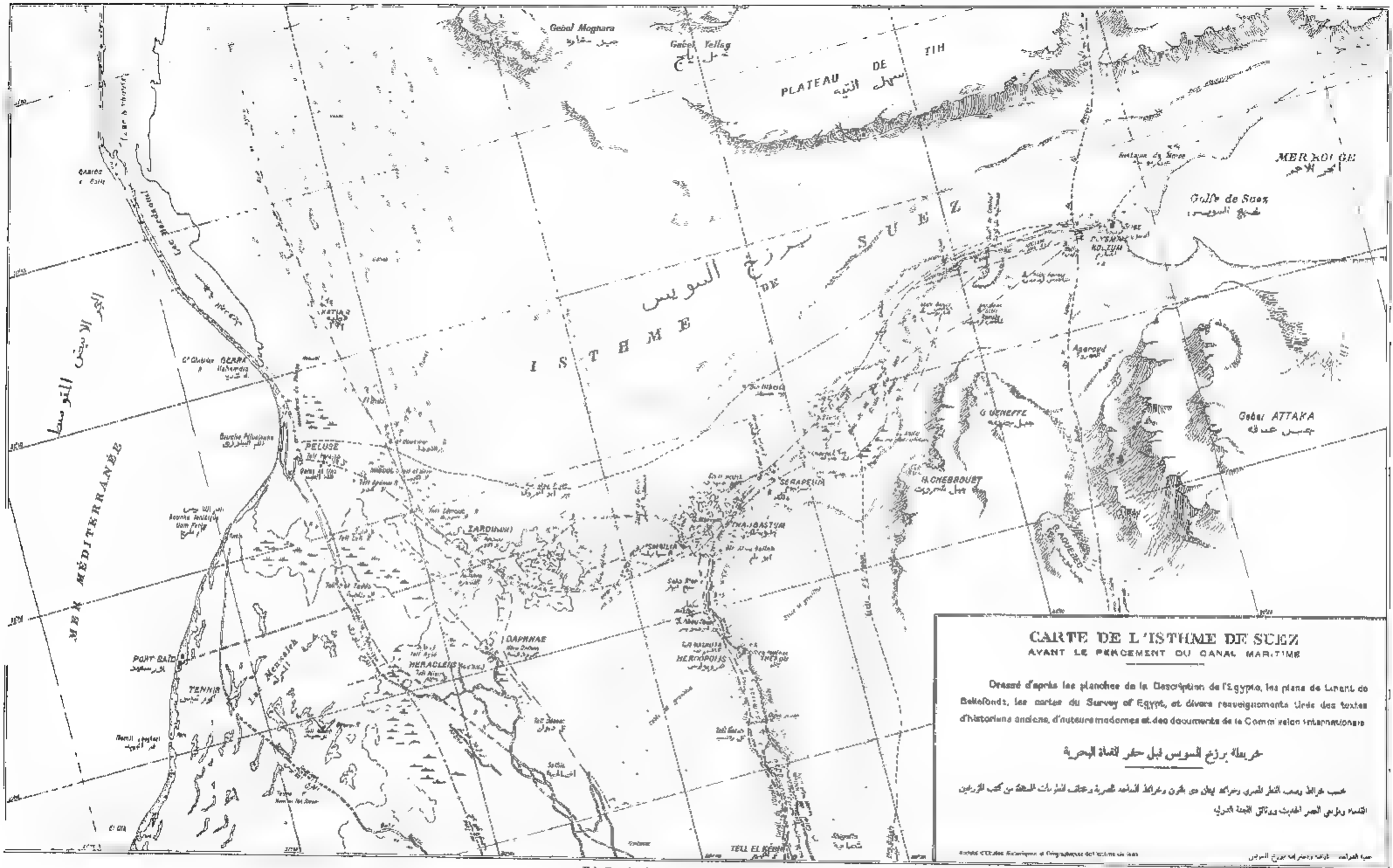


حوض الورش والحدائق والمساكن الجديدة



شارع محمد على وترعة الاسماعيلية

الاسماعيلية سنة ١٩٤٥



CARTE DE L'ISTHME DE SUEZ
AVANT LE PERCEMENT DU CANAL MARITIME

Dressé d'après les planches de la Description de l'Egypte, les plans de Linné de Belinfante, les cartes du Survey of Egypt, et divers renseignements tirés des textes d'historiens anciens, d'auteurs modernes et des documents de la Commission internationale.

خريطة برزخ السويس قبل حفر القناة البحرية

عقب طرائق وصف التلال للبرزخ وخرائطه التي هي بقرن وعرايا القديمة وخرائط التلال من كتب المؤرخين القدماء والمؤرخين الحديثين ووثائق اللجنة الدولية.

Scale: 1:500,000

خارج الخريطة

—	البحر المتوسط	○	البحر الأحمر
—	البحر الأحمر	○	البحر الأبيض المتوسط
—	البحر الأبيض المتوسط	○	البحر الأحمر
—	البحر الأحمر	○	البحر الأبيض المتوسط
—	البحر الأبيض المتوسط	○	البحر الأحمر
—	البحر الأحمر	○	البحر الأبيض المتوسط

NOTE SUR LES COULEURS

1. Les couleurs des cartes sont indiquées dans la partie inférieure de la carte.

2. Les couleurs des cartes sont indiquées dans la partie inférieure de la carte.

3. Les couleurs des cartes sont indiquées dans la partie inférieure de la carte.

قائمة عن القمم

1. القمم التي هي في البرزخ...

2. القمم التي هي في البرزخ...

3. القمم التي هي في البرزخ...

LÉGENDE

—	البحر المتوسط	○	البحر الأحمر
—	البحر الأحمر	○	البحر الأبيض المتوسط
—	البحر الأبيض المتوسط	○	البحر الأحمر
—	البحر الأحمر	○	البحر الأبيض المتوسط
—	البحر الأبيض المتوسط	○	البحر الأحمر
—	البحر الأحمر	○	البحر الأبيض المتوسط

مائة تخترق مصر كلها من السويس إلى الاسكندرية ، وتجتاز النيل عند قناطر الدلتا . وقد أهملت مشروعات جمعية الدراسات ، وكل ما حدث بشأنها أن تالابو عاد في سنة ١٨٥٥ إلى الدفاع عن مشروعه الخاص بحفر قناة غير مباشرة ، في حين أن فردينان دى ليسبس كان في ذلك الوقت قد حصل على فرمان الامتياز بمشروعه .

فقد وصل دى ليسبس الاسكندرية في ٧ نوفمبر ١٨٥٤ بعد أن علم قبل ذلك بشهرين أن سمو الخديو محمد سعيد صديقه أيام شبابه قد تبوأ عرش مصر .

وفي ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ حصل على أول عقد للامتياز وبعد ذلك بسنة زارت برزخ السويس لجنة فنية دولية عهد اليها سمو الخديو ببدء رأيها بشأن مشروع قناة بحرية تجتاز البرزخ مباشرة وضعه حسب نظرية دى ليسبس لينان بك وموجيل بك وهما مهندسان فرنسيان كانا في خدمة الخديو . وقد أثبتت هذه اللجنة بصورة قاطعة أنه لم يكن هناك أي فرق بين مستوى البحرين واستخلصت من ذلك صلاحية مشروع لينان وموجيل وامكان تنفيذه .

وفي يناير ١٨٥٦ وقع الخديو عقد امتياز ثان أيد فيه عقد ١٨٥٤ واستكماله ومنح بمقتضاه الشركة العالمية لقناة السويس البحرية الحق في إنشاء القناة البحرية وصيانتها واستغلالها لمدة ٩٩ سنة ابتداء من تاريخ انتهاء العمل فيها .

وهكذا قدر لعبقرية فرنسي نابغة دؤوب أن يحقق — بفضل مؤازرة عاهلين مصريين عظيمين بعيدي النظر ورعايتهما له — ما كان حلما لأجيال عديدة، أي شق طريق ملاحية تصل مباشرة بين الشرق والغرب .

نظام شركة قناة السويس ونظامها

لقد أسس شركة قناة السويس رجل فرنسي هو فردينان دي ليسبس يحمل امتيازاً من الحكومة المصرية . وأصحاب رؤوس الأموال والقائمون بالعمل الذين يشاركون الشركة مصيرها ينتمون إلى أكثر من عشرة بلدان. وتتعامل معها سفن العالم بأسره؛ ولهذا، فإن مصير «الشركة العالمية لقناة السويس البحرية» مرتبط باتساع نطاق التبادل التجاري بين مختلف الأمم . ونظامها - الذي لم يكن له مثيل عندما تم وضعه - يتلاءم مع هذه الصبغة المزدوجة ، أى صبغة الشركة المصرية ذات الوجه الدولي ، ويتجاوز بكثير نطاق المؤسسات القومية . ذلك هو الطابع الخاص الذي يتميز به في آن واحد مظهر نظام الشركة وتكوين رأسمالها ، وشكل إدارتها ، وتأليف هيئة موظفيها ، وشروط توظيفهم .

إن شركة قناة السويس شركة مصرية ، ولهذا فإن مركزها في مصر ، ولكن لها محلا مختاراً للإدارة في باريس . وهي مؤسسة بشكل شركة مساهمة .

أراد فردينان دي ليسبس ، منذ شروعه في جمع رأس المال ، أن يسبق على الشركة صبغتها العالمية ، فخص كل أمة من الأمم التي يهملها نجاح المشروع بكمية من الأسهم . ولبي المكتتبون نداءه في ١٤ بلد مختلف ، تحتل فرنسا المكان الأول بينها بتفوق كبير . ولكن بعض البلدان امتنعت عن الاكتتاب بما خصص لها من أسهم . فتقدم الحديدو حينئذ وحل محل البلدان التي تخلفت ، وأصبح مالكاً لأكثر من أربعة أعشار رأس المال ، فأعطى بعمله هذا ، في المضمار المالي ، برهاناً جديداً على روح التعاون التي تجلت عند الجالسين على عرش مصر ، والتي يدين لها دي ليسبس إلى حد بعيد بنجاح مشروعه .

غير أن سمو الحديدو باع في سنة ١٨٧٥ حصته من هذه الأسهم إلى إنجلترا .

وعنى فردينان دي ليسبس من ناحية أخرى بإبراز الصبغة الدولية للشركة في اختيار أعضاء مجلس إدارتها الأول . فقد مثلت في هذا المجلس ١٤ أمة . وظل هذا التقليد مرعياً منذ

ذلك الوقت . وعندما يجرى اختيار أعضاء المجلس - الذى يضم اليوم ٣٢ عضواً - يؤخذ دائماً بعين الاعتبار الاستعانة بشخصيات تمتاز بخبرتها في الشؤون الدولية ، وتنتمي إلى البلدان التي تهمها أعمال الشركة أكثر من غيرها ، إما لاشتراكها في رأس المال ، وإما لمساهمة سفنها مساهمة فعالة في حركة المرور في القناة . وتمثل الآن في المجلس خمس بلدان هي : فرنسا وبريطانيا

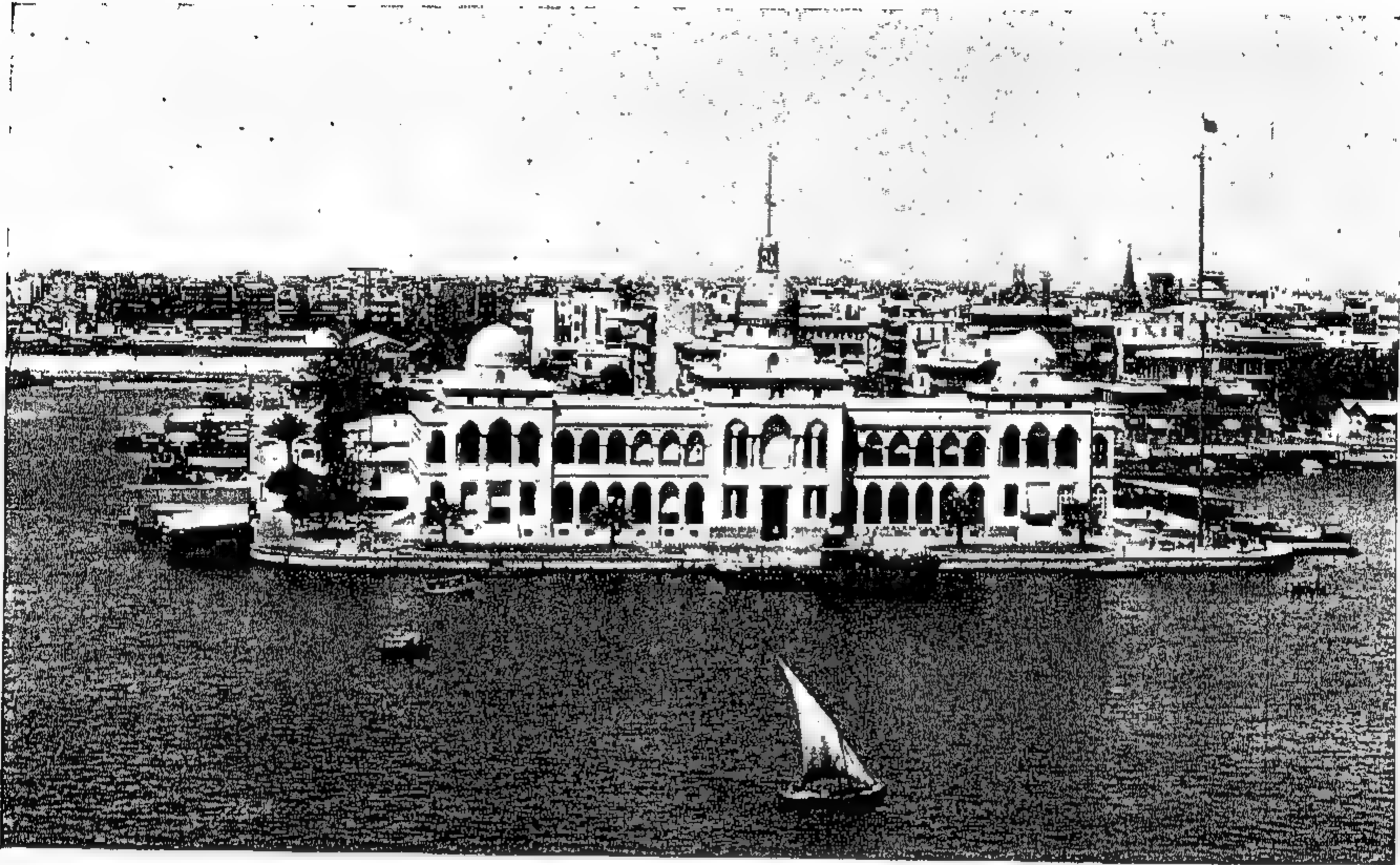


المنازل الاولى التى انشئت على شاطئ الاستحمام ببورسعيد
(عن رسم بالألوان المائية بريشة ريو)

العظمى ومصر وهولندا والولايات المتحدة . فعندما جرت المفاوضات في سنة ١٩٣٦ ، لعقد الاتفاقات الأولى الرامية إلى توثيق عرى التعاون بين الدولة مانحة الامتياز والشركة صاحبه ، رئي من المستحسن أن يمثل مصر أيضاً في المجلس عضوان اثنان . وأخيراً ، عقد اتفاق في ٧ مارس ١٩٤٩ ، تحققت به مرحلة أخرى في هذا السبيل ، إذ تقرر بموجبه أن تمنح مصر منذ الآن مقعدين جديدين في المجلس ، تضاف إليهما تدريجياً ، في المستقبل ، ثلاثة مقاعد أخرى .

وهذه المساهمة من جانب مصر في إدارة أعمال الشركة ، رافقها من حيث اختيار الموظفين توسع في إشراك العناصر المصرية في الوظائف . فقد قررت اتفاقيات ١٩٣٦ - ١٩٣٧ مبدأ إدخال عناصر مصرية في وظائف الشركة بنسبة متزايدة . ونص على أن تبلغ هذه النسبة

٣٣٪ في سنة ١٩٥٨ ، وأن يكون من نصيب المصريين مبدئياً ثلث الوظائف التي تخلو من شاغليها . ولما كانت الشركة راغبة في افساح المجال بصورة واسعة للعناصر المصرية في سلك وظائفها ، فقد تعدت تلك النسبة المحددة ومنذ عام ١٩٤٨ بلغ عدد الموظفين المصريين ٢٧ ٪ من مجموع موظفيها .



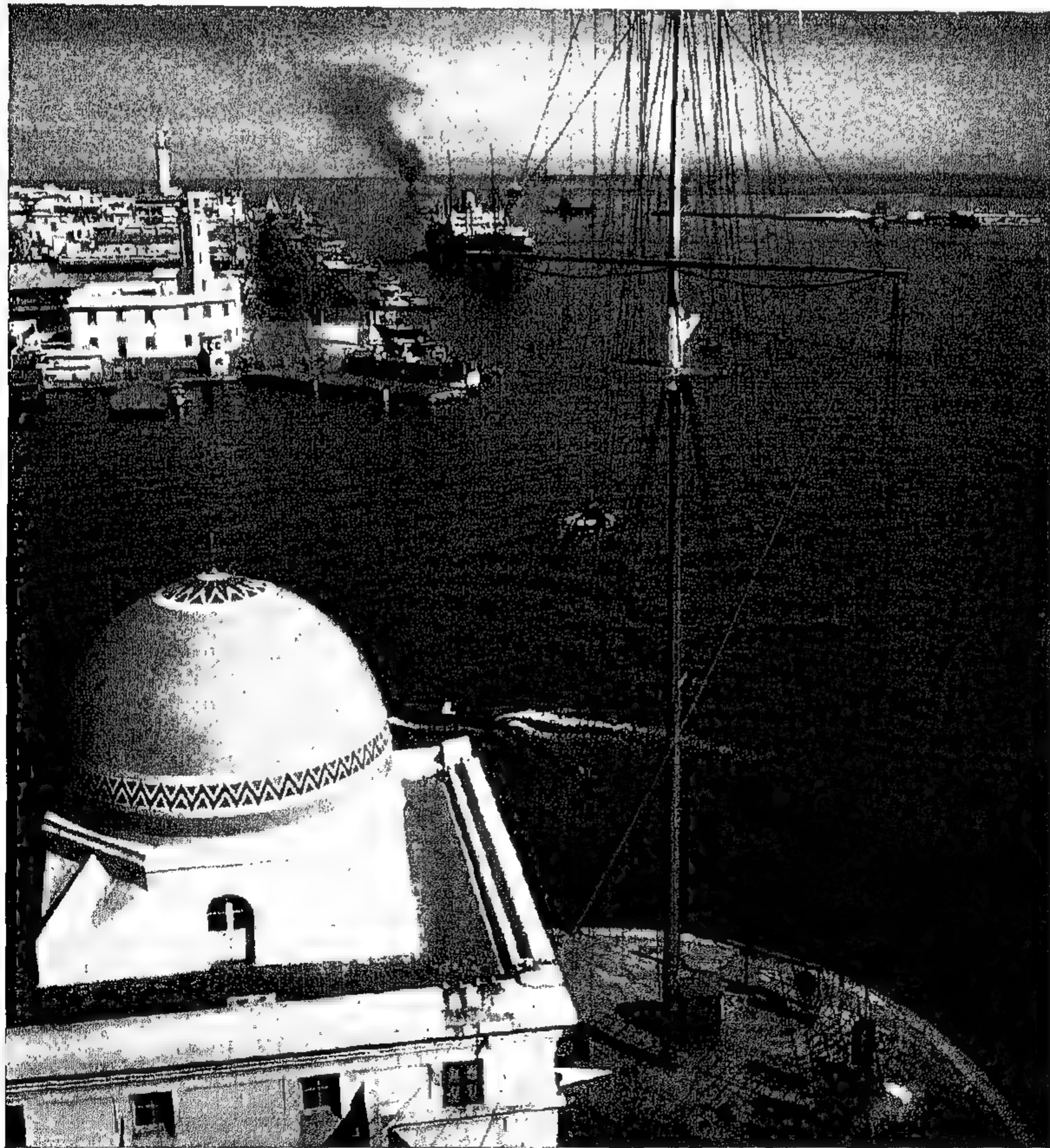
مكاتب شركة القناة ببورسعيد كما تبدو من الميناء

وجاءت اتفاقية ٧ مارس ١٩٤٩ فضاعفت حركة قبول الموظفين المصريين . فمنذ ذلك الوقت ، جعلت الشركة تخص المصريين بأربع وظائف من كل خمس وظائف فنية خالية ، وبتسع وظائف من كل عشر وظائف إدارية خالية . وعلاوة على ذلك ولكي توزع الشركة بسرعة العناصر المصرية في مختلف الدرجات عمدت - بمناسبة توقيع الاتفاقية - إلى تعيين حوالي خمسين موظفاً وترقية أو تعيين ثمانية عشر آخرين في الدرجات المتوسطة والعليا ، وروعي أخيراً في تأليف اللجنة التي عهدت إليها الشركة بفحص ترشيحات طلاب الوظائف المصريين ، أن تضم هذه اللجنة شخصية مصرية تختارها الحكومة . وعدد الطلبات المائل الذي تلقتته الشركة يدل على ما يثيره التوظيف فيها من إغراء جذاب .

فموظفو شركة القناة يؤلفون ، في الواقع ، طبقة يصح وصفها بأنها محظوظة ، من حيث القانون الداخلي الذي يسرى عليها ، والذي قد يبحث المرء عبثاً عن قانون يعادله في مصر وفي معظم بلدان أوروبا .

فقما يتعلق بالموظفين الذين يعملون في مصر تضاف من جهة إلى مرتبهم الأساسي بعض الاعانات ذات الصبغة العائلية مثل بدل السكن وبدل الإقامة والاسرة ومن جهة أخرى علاوة غلاء معيشة تفوق نسبتها بكثير نسبة العلاوة القانونية، وقد تبلغ ٨٠٪ من قيمة المرتب و ١٢٠٪ من قيمة الاعانات ذات الصبغة العائلية .

وأخيراً تمنح الشركة لجميع موظفيها مكافأة سنوية تتناسب مع حصة الأرباح الموزعة على الأسهم وتتفاوت قيمتها حسب مرتب الموظف وأقدميته. غير أنه لا يجوز أن تقل هذه المكافأة عن مرتب شهر بالنسبة للموظفين العزاب ، وعن مرتب شهرين بالنسبة للموظفين المتزوجين . وقد تبلغ ٥٠٪ بل ٦٠٪ من المرتب السنوي بالنسبة للموظفين القدامى .



ميناء بورسعيد كما يبدو من مكاتب الشركة

أما العمال ، فإنهم يتقاضون بخلاف أجرهم الأساسي ، العلاوة القانونية لغلاء المعيشة وتضاف إليها علاوة استثنائية خاصة بالشركة ، وطائفة من الاعانات المختلفة مقابل بعض التزامات خاصة بعملهم . ويتقاضى العمال أيضاً تعويضات ذات صبغة عائلية ، وحصصة من أرباح الأسهم ، بشروط مماثلة التي تطبق بالنسبة إلى الموظفين .

وتلخص الميزات التي يتمتع بها مستخدمو الشركة في البيان التالي ، وقد وضع للمرتبات التي يبدأ بها المستخدمون المنتمون إلى أدنى الدرجات الصغرى ، وهي أكثر الفئات عدداً وأقربها منال لطالبي العمل :

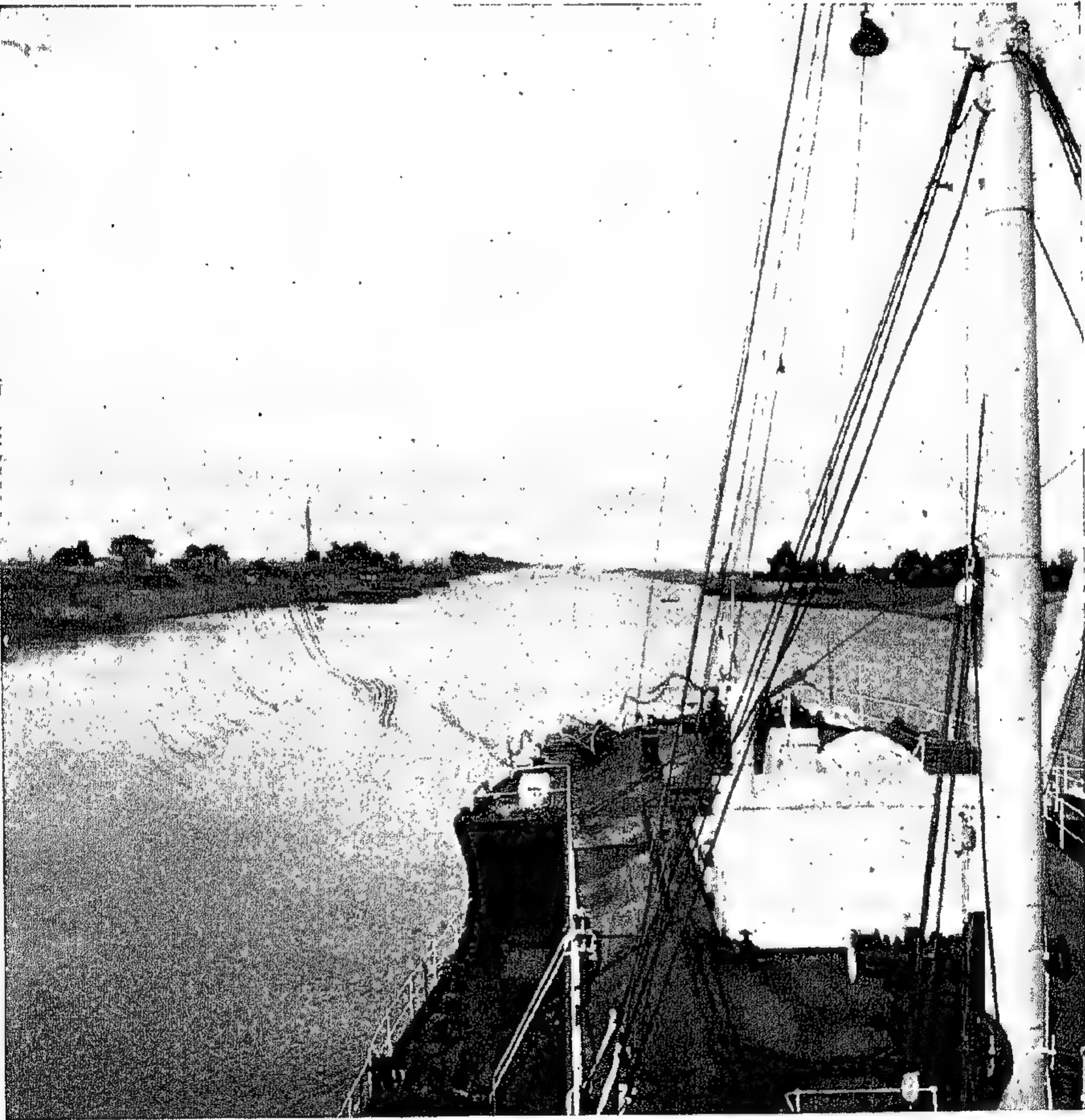
فئة المستخدمين	موظف من الدرجة الرابعة (حامل شهادة عليا)	موظف من الدرجة الخامسة	عامل عادى	عامل متخصص	عامل من الدرجة الثانية ذو مهنة
مجموع الكسب الشهري فى بدء العمل (المتوسط عند التثبيت)	٦٤ جنيها	٥٠ جنيها (اذا كان لا يحمل شهادة) ٥٧ جنيها (اذا كان يحمل شهادة الدراسة الثانوية)	١٦ جنيها	١٧ جنيها ونصف	٢٨ جنيها ونصف

وفى حالة المرض أو الإصابة يطبق على المستخدم نظام واسع السخاء يقضى بتقديم العلاج مجاناً للمستخدمين وذويهم ، وبصرف جزء كبير من المرتب فى معظم الحالات .

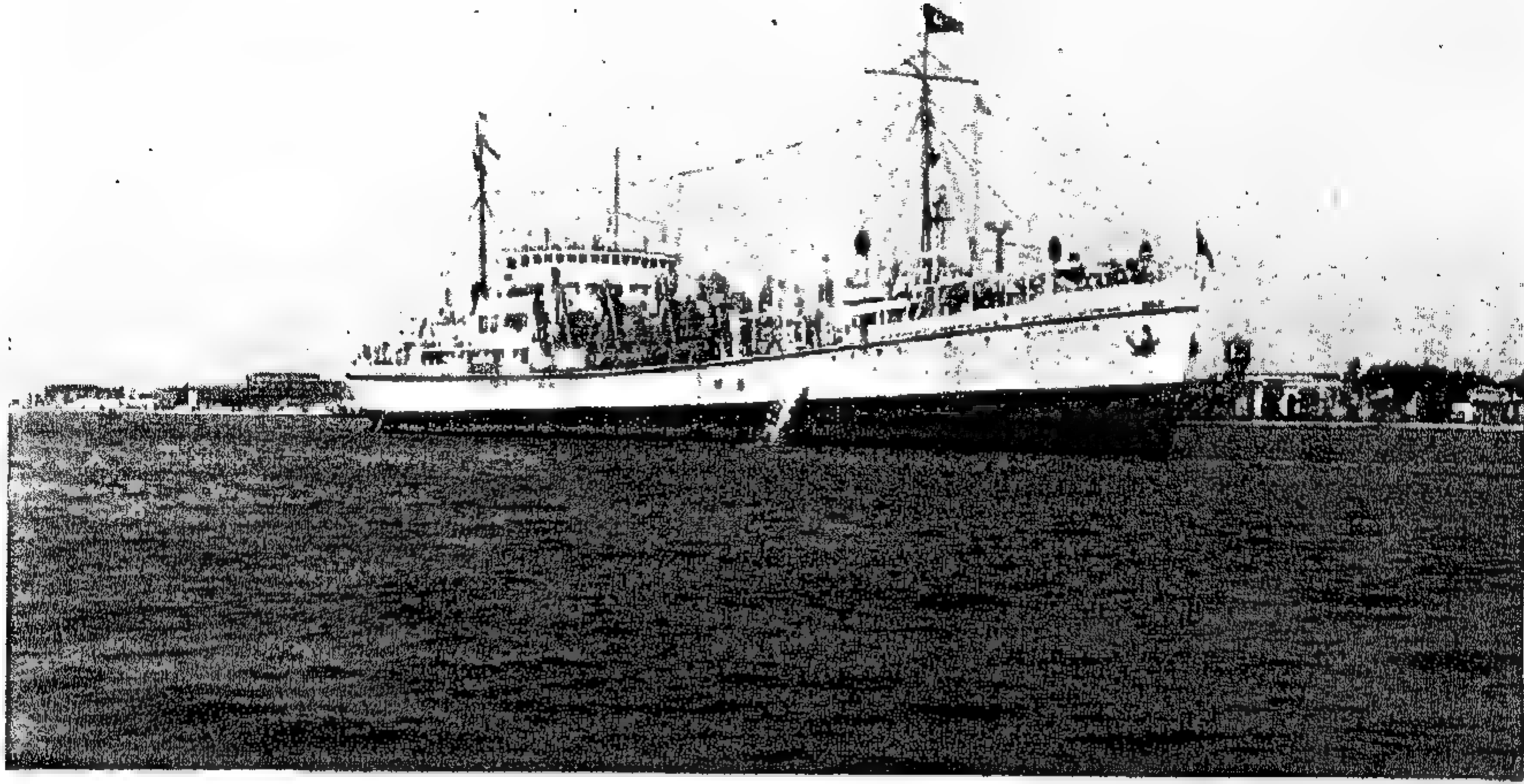
ويعد مبدأ دفع المرتبات فى أثناء الاجازات من الأنظمة الحديثة العهد فى أوربا ، فى حين أنه كان معمولاً به فى شركة القناة من زمن بعيد . فالمستخدمون والمرشدون ورؤساء الأعمال يمنحون أجازة سنوية بمرتب كامل يجوز ضم مدتها كل سنتين وتتراوح بين ٣٨ و ٧٦ يوماً حسب الأقدمية والسن والوظيفة . وعلاوة على ذلك فإن للمستخدمين الحق كل سنتين بل وكل سنة لذوي الدرجات العالية أو الأقدمية الكبيرة - حتى ولو كانوا من المعينين محلياً وأياً كانت جنسيتهم - فى استرداد نفقات سفرهم وسفر أفراد عائلاتهم أثناء الاجازات إلى الجهة التي يريدونها فى أوربا على شرط ألا تزيد قيمتها عن نفقات السفر ذهاباً وإياباً بين القاهرة وباريس . غير ان هذا الحد لا يطبق بالطبع على المستخدمين الذين جيء بهم من الخارج والمسافرين لقضاء اجازتهم فى وطنهم الأصيل .

أما العمال ، فإنه يطبق عليهم النظام المنصوص عليه في التشريع المصري ، أى ان لهم الحق باجازة ١٥ يوماً في السنة ويجوز تجميع مدتها كل ثلاثة أو أربعة أو خمسة أعوام . ولهم الحق علاوة على ذلك في مصاريف السفر كل ثلاث سنوات .

وأخيراً ، فإن فوائد نظام الاستخدام في شركة القناة تنجلي على الخصوص فيما يتعلق بالمعاش . فإن الموظفين والعمال يحصلون - بدون أن يساهموا على الإطلاق في صندوق للتوفير - على معاش تقاعد يزيد عن ٥٠ ٪ من المرتب الأخير ، بالنسبة إلى الموظفين الذين قضوا كل مدة عملهم في الشركة ، ويبلغ متوسطه ٤٥ ٪ من الكسب السنوي الأخير بالنسبة إلى العمال .



سفينة عابرة
عند مرورها بأحدى المحطات



الكرامة « بول سولانت »

الكرامة بول سولانت

هذه الكرامة البحرية الماصة الكبيرة المسماة باسم أحد كبار مهندسى الشركة السابقين والتي تتنقل بمحركاتها الخاصة وتحمل ناتج تطهيراتها ، بدأ استخدامها فى سنة ١٩٥٠ وستعمل بصفة أخص فى تطهير مجرى الملاحة فى ميناء بورسعيد .

وفيما يلى أبرز مواصفاتها التى تجعل منها وحدة من أهم وأقوى الوحدات من هذا النوع

الطول	١١٢ر١٥	مترا
العرض	١٦ر٥٠	مترا
الفاطس	٦	أمتار
التفريغ (وهى محملة)	٧٩٣٣	طنا
السرعة (وهى محملة)	١٣ر٦	عقدة
أقصى عمق للتطهيرات	١٦	مترا

الأعمال الأولى في إنشاء القناة وتحسينها

١ - ان معظم الذين كتبوا عن قناة السويس قد حصروا تفكيرهم في أهمية القناة الاقتصادية وفي المشاكل السياسية الناشئة عن وجود القناة ، في حين أن الصعوبات الفنية التي تم التغلب عليها لإنشائها ، وصيانتها وتحسينها ، بحيث تظل ملائمة لمقتضيات الملاحة الدائمة التطور ، كل ذلك جدير بالاهتمام .

إن قناة السويس وليدة فكرة يمكن أن توصف بأنها عبقرية. ولم يكن حفر القناة أقل شأنًا من الفكرة ذاتها. فان فردينان دى ليسبس عرف كيف يحوط نفسه برهط من الرجال العاميين الممتازين ، خلفهم فيما بعد رجال لا يقلون عنهم في شيء . فقد كان لينان دى بلفون وموجيل بك في الطليعة الأولى . وأما فرانسوا فوازان بك ، وفليكس لاروش ، ولاروس فقصداً أشرفوا على أعمال التنفيذ . ثم جاء سيريل ليماسون ، وادوار كيلنيك ، وبول سولانت - ولا نذكر الالمتوفين - فأشرفوا على أعمال التحسين. وقد ساعد هؤلاء الكبار ممثات من المهندسين ، ورؤساء الأعمال جاؤوا عديدين من فرنسا ، وآلاف من العمال ينتمون إلى نحو ١٥ بلداً غير أن أوفرهم عدداً هم أبناء بلد لم تعد الأعمال الجبارة تخيفه منذ آلاف السنين . وبالرغم من اختلاف جنسياتهم ونشأتهم وبيئتهم الاجتماعية ، فان أولئك الرجال جميعاً ، سواء أكانوا من نخبة المهندسين ، أو من رؤساء الأعمال أو من عمال الشركة ، كانت لهم غاية سامية مشتركة وهي أن يساهموا في عمل أثبت التاريخ فيما بعد فائدته العظيمة ، ولا شك في أن من عوامل اندفاعهم أيضاً إدراكهم أنهم يشتركون في عمل جليل يتطلب ذكاء وله صبغة انشائية مستمرة ، فاحدى ميزات قناة السويس أنها سائرت دائماً تقدم الملاحة ، بل سبقته في بعض الأحيان . فقد وضع تصميم القناة حوالى سنة ١٨٦٠ أى في وقت لم تكن فيه حمولة أضخم السفن المسافرة على خطوط الشرق الأقصى تزيد عن بضعة آلاف من الأطنان ، ولا يزيد غاطسها عن ستة أو سبعة أمتار (من ٢٠ الى ٢٢ قدماً). وها أن القناة اليوم تصلح لمرور بواخر تزيد حمولتها عن ٤٦ ألف طن ، كالبخرة « إيل دى فرانس » مثلاً، وتشق الماء إلى عمق ٣٤ قدماً . وهذا نتيجة ما اتصف به أصحاب المشروع الأساسى من نظر ثاقب ، من ناحية ، ومن ناحية أخرى ما بذلته شركة قناة السويس من جهود متواصلة ، لتحسين واستكمال الطريق التي فتحتها للملاحة الدولية .

ويكفى للاقتناع بهذا أن نقارن بين القناة كما هي اليوم ، والقناة الأولى ، وأن نستعرض سريعاً المراحل التي مرت بها ، في تطوراتها المتتابعة .

٢ - وفيما يلي أهم خصائص قناة السويس كما تبدو لنا في آخر سنة ١٩٤٩ :

ان مجموع طولها ، من منارة بورسعيد حتى مدخل مرفأ السويس ، يبلغ ١٦١ كيلومترا منها نحو ١٥ كيلومترا في جزئها الذي يخترق البحيرة المرة الكبرى ، يضاف إليها الممر المعد خلال مرفأ بورسعيد وطوله ٩ كيلومترات . وهذا الممر يحميه من الغرب ، وعلى طول جزء كبير منه ، حاجز يبلغ أكثر من ٧ كيلومترات طولاً . أما الممر المعد في الطرف الآخر من القناة خلال مرفأ السويس فانه يبلغ ٤ كيلومترات طولاً .



أول ضربة معول عند بدء أعمال الحفر ببورسعيد في ٢٥ أبريل ١٨٥٩
(صورة لمجلة الإلوستراسيون)

وحتى نهاية ١٩٤٨ ، أجريت تطهيرات الصيانة لرفع الرواسب بانتظام من قاع القناة ، بحيث بلغ عمقها ١٣ متراً ونصف متر في الجزء الشمالي ، و ١٣ متراً في الجزء الجنوبي ، و ١٢ متراً ونصف متر في مرفأ بورسعيد ، والبحيرة المرة الكبرى ومنفذ بور توفيق . وتسير برامج التطهيرات بحيث لا يقل العمق في أى وقت عن ١١ متراً و ٧٠ سنتيمتراً ، بالنسبة إلى أوطى منسوب لمياه البحر . وهذا العمق مقدر بحيث يترك مجالا يضمن سلامة البواخر ، ويبلغ متراً و ٣٤ سنتيمتراً (أى ٤ أقدام و ٦ بوصات) بالنسبة إلى باخرة يبلغ غاطسها ١٠ أمتار و ٣٦ سنتيمتراً (أى ٣٤ قدماً) وهو أقصى غاطس يرخص به للبواخر التي تجتاز القناة . فقد اتضح ان باخرة كبيرة ، تسير بأقصى سرعة مرخص بها ، وهي ١٤ كيلومتراً في الساعة ، تغوص في القناة حوالى ٩٠ سنتيمتراً أكثر من المقرر (أى ٣ أقدام) فتبقى إذن بين قاع القناة والجزء الأسفل من مؤخرة السفينة مسافة ٤٥ سنتيمتراً تقريباً على أقل تقدير (أى قدم ونصف) .

أما عرض القناة ، إذا قيس ، كما هو مألوف اليوم ، بخط مقوس يمر على عمق عشرة أمتار في القناة ، فإنه لا يقل أبداً عن ٦٠ متراً . ويزيد العرض عن هذا القياس زيادة متناسبة ، عند المنحنيات وفي بعض المناطق . أما في البحيرة المرة الصغرى ، فإن العرض النظري على عمق عشرة أمتار ، يبلغ مائة متر .

وتبلغ مبدئياً نسبة انحدار السفوح الجانبية للقناة تحت الماء ٣ أطوال في القاعدة لكل طول واحد من الارتفاع ويخف هذا الانحدار في المناطق التي تكثر فيها الأوحال ، كما هي الحال في الجزء الشمالي من القناة ، ومن ثم ، فإن عرض القناة في قاعها يبلغ ٤٠ متراً تقريباً . أما على سطح القناة ، فالعرض



تقابل سفينتين في القناة

يزيد دائماً عن ١٢٠ متراً ، إذا حسبنا حساباً للمساحات الواقعة ذات المياه القليلة الغور التي تمتد على طول حافة القناة لمنع طغيان الأتربة عليها .

وعرض القناة ليس كافياً لسمح ، كما هي الحال في قناة بناما ، بعبور باخرتين كبيرتين متقابلتين في آن واحد ، ولكنه يمكن ، من ناحية أخرى ، وفي جميع أجزاء القناة ، أن ترسو باخرة عند الحافة تاركة الطريق خالية لعبور الباخرة المقابلة ، على شرط ألا يكون قاع القناة صخرياً في هذا المكان ، وألا تكون كلتا الباخرتين من البواخر الضخمة جداً . أما إذا التقت باخرتان من الحجم غير المألوف ، فانه يجب ، لتيسير عبورهما معاً ، أن يجرى ذلك في المخطتين الكائنتين عند الكيلومتر ٢٢ أو الكيلومتر ٤٠ ، أو في بحيرة التمساح ، أو أيضاً في البحيرات المرة .

وتقوم على جانبي القناة جدران متينة معدة لحماية الشاطئين من التآكل والتعرية بسبب مرور البواخر ، ما عدا طبعاً الجزء الممتد خلال البحيرات .

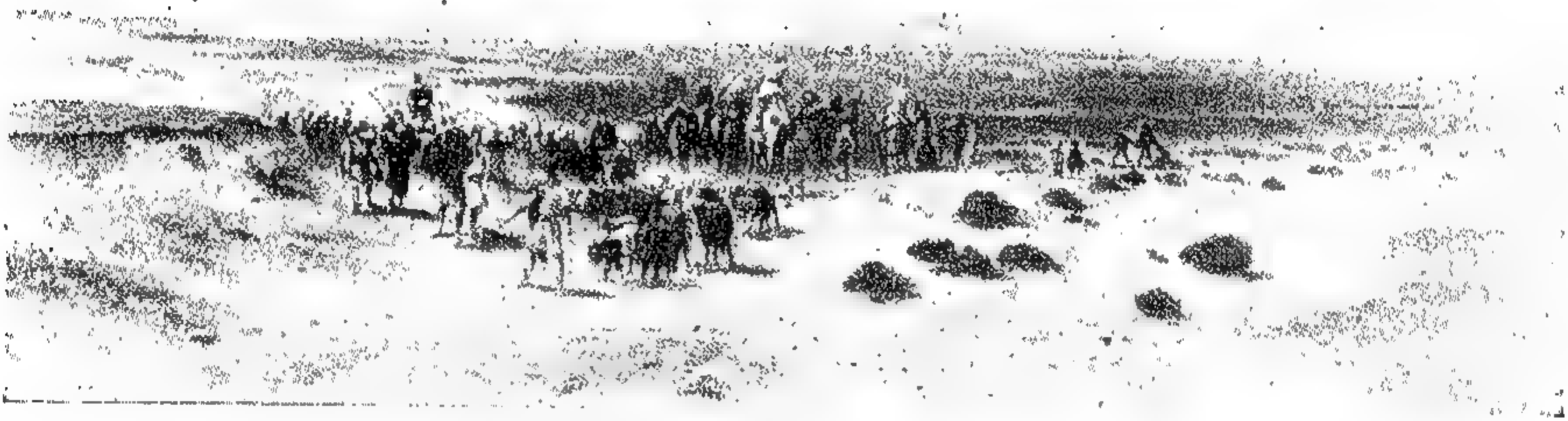
ولا توجد مبدئياً في القناة أية عقبة يمكن أن تضيق السفن في سيرها باستثناء الكوبرى المتحرك الذي انشئ في الفردان خلال الحرب الأخيرة ، وقد صنع هذا الكوبرى من جزئين مرتكزين على قاعدتين بينهما مجال حر لمرور البواخر عرضه ٦٠ متراً . ولم تسمح الشركة بإنشاء هذا الكوبرى إلا لمدة الحرب فقط . وقد أشارت اللجنة الدولية الاستشارية للاشغال الوارد عنها الحديث فيما بعد أكثر من مرة إلى الاخطار التي تتعرض لها الملاحة بسببه . وتجلت هذه الاخطار فعلاً في حادثي اصطدام وقعا لباخرتين كانتا تعبران القناة . ولهذا ، فان الحكومة المصرية وافقت على أن يستبدل بكوبرى الفردان كوبرى من نوع آخر لا يعرض الملاحة للخطر . وسيبدأ انشاؤه قريباً .

ان القناة ، كما هي اليوم ، نتيجة نجاح سلسلة من المشروعات التي قتلت بحثاً ، واعمال انشائية اولى ، وتحسينات متواصلة ، يجعل بنا الآن أن نستعرضها .

٣ - ان مشروع حفر قناة السويس كان نتيجة دراسات طويلة أجريت بإيعاز من الشركة صاحبة الامتياز .

وكان أول مشروع وضعه لبنان دي بلفون وموجيل بك يرمى إلى حفر قناة طولها ١٤٦ كيلومتراً ، تصل بين السويس وبيبلوز بطريق البحيرات المرة ، وكان من المفروض أن تنتهى القناة بهويس يسهل مرور السفن في كل من طرفيها . ووضع المشروع بحيث يستطيع إدخال مياه البحر الأحمر في فترة المد إلى مجرى القناة خلال هويس السويس ، وجعل عمق مياه القناة ٨ أمتار بل أكثر .

وهذا المشروع يثير طائفة من الانتقادات : فهو من جهة يتخيل القناة كحوض ضيق لمياه المد. ولم يكن بالفعل من المستطاع على الإطلاق جعل عمق المياه فيه ٨ أمتار. وهو من جهة أخرى يرمى إلى انشاء هويسين في طرفي القناة مما يجعل الملاحة محفوفة بالمصاعب ، ويقيد على الخصوص مصير القناة في المستقبل. فان حجم الهويسين المذكورين ، كما تخيلهما المشروع ، يثير الابتسام في أيامنا هذه ، إذ أنه كان مقدراً أن يبلغا مائة متر طولاً ، و ٢١ متراً عرضاً ...



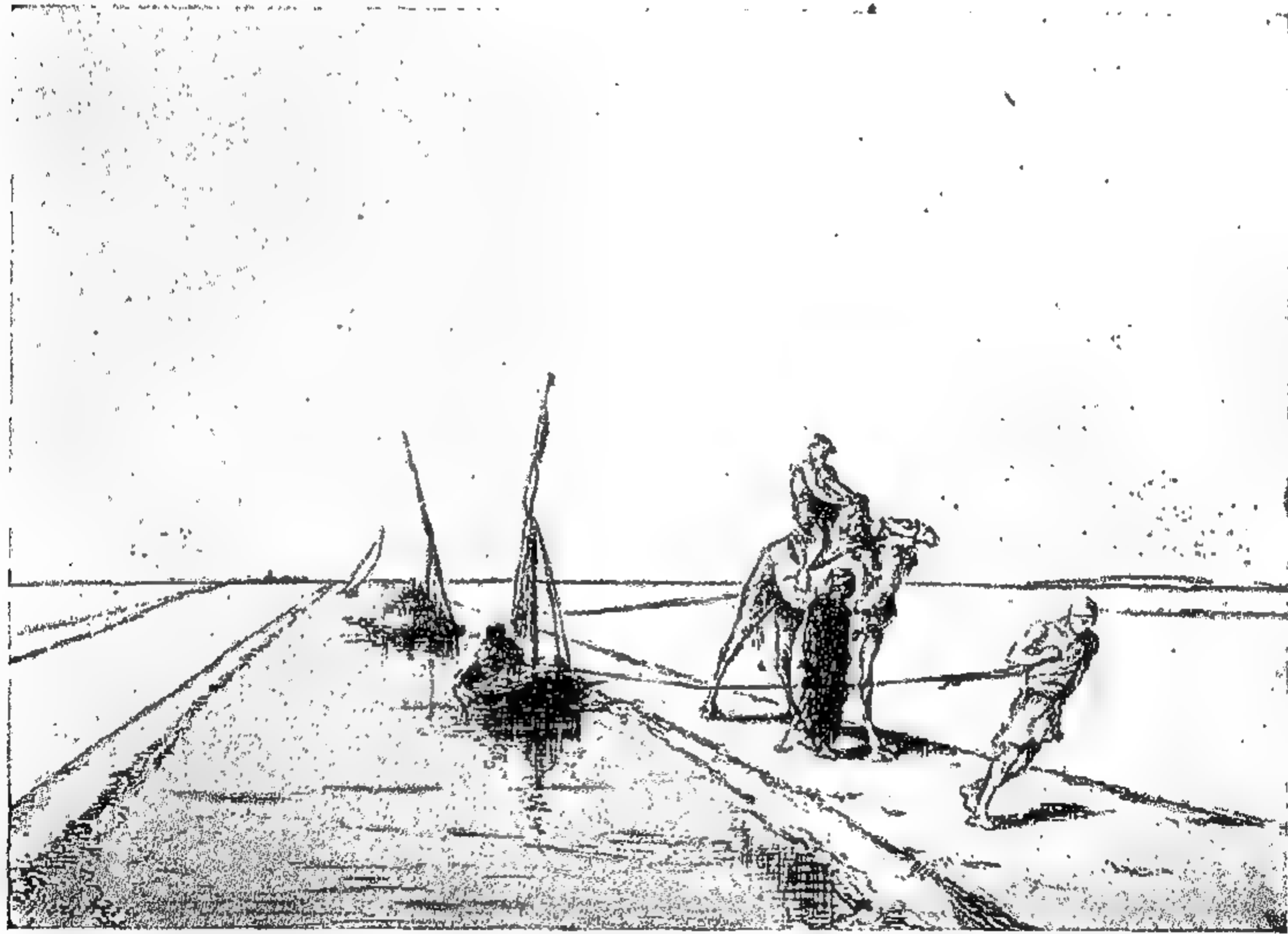
حوض البعيرات المرة قبل اعمال القناة
(عن لوحة بريشة برشير)

وقد أراد دى ليسبس أن يحوط نفسه بجميع الضمانات الفنية المنشودة ، فعرض على محمد سعيد باشا الاستعانة بآراء جميع الاختصاصيين الذين يرغبون في مساعدة المشروع بما عندهم من خبرة واسعة . وكانت فكرة دى ليسبس هذه أساساً لتأليف اللجنة الدولية التي ضمت ١٣ عضواً يمثلون سبع دول (انجلترا والنمسا واسبانيا وفرنسا ومملكة سردينيا وهولندا وبروسيا) ، وقد عهد إلى هذه اللجنة بدرس المشروع الأول الذي وضعه لبنان وموجيل ، واعداد مشروع أولى أخير . واجتمعت اللجنة للمرة الأولى في باريس ، في ٣٠ أكتوبر سنة ١٨٥٥ ، وأوفدت خمسة من أعضائها لدرس الموضوع في مصر نفسها .

ويقضى المشروع الذي أعدته اللجنة في سنة ١٨٥٦ بتعديل تخطيط القناة ، والغاء الهويسين . وقدرت نفقات التنفيذ بمبلغ ١٦٢ مليوناً من الفرنكات الذهبية .

ومنذ عهد الاكتاب ، تألف في باريس مجلس أعلى من ثمانية أعضاء للإشراف على العمل ، وقررت هذه الهيئة ، في شهر أغسطس سنة ١٨٥٩ ، تخفيض مقاييس قطاع القناة كما حددتها اللجنة الدولية . فالعمق أبقى على ما كان عليه أى ثمانية أمتار . ولتحقيق وفر ملموس في النفقات ، تقرر أن لا يزيد عرض القناة نظرياً عن ٢٢ متراً في قاعها وعن ٥٨ متراً على صفحة الماء على أن تتقاطع السفن المتقابلة ، في محطات خاصة تبعد الواحدة منها عن الأخرى مسافة عشرة كيلومترات مبدئياً ، ويزيد عندها عرض القناة بمعدل خمسة أمتار ، على مسافة تتفاوت بين ٣٠٠ و ٥٠٠ متر . وفي أثناء أعمال الحفر ، أدخلت تعديلات أخرى أقل أهمية من هذه على مشروع سنة ١٨٥٩ .

٤ - ولا يتسع المجال هنا لبسط أعمال التنفيذ بالتفصيل . فقد بدأ العمل في ٢٥ أبريل سنة ١٨٥٩ واستغرق أكثر بقليل من عشرة أعوام ، بدل ستة أعوام حسب التقدير الأصلي ، وذلك بسبب الصعوبات الكبيرة التي وجب التغلب عليها ، وفي مقدمتها المناخ والأوبئة وعلى الخصوص انتشار الكوليرا في سنة ١٨٦٥ .



أول ممر مائي عبر بحيرة المنزلة
(عن لوحة بريشة برشير)

وكان الهدف الأول توفير مياه الشرب في برزخ السويس بواسطة ترعة للمياه العذبة . وفي أوائل سنة ١٨٦٢ ، تم توصيل مياه النيل إلى منطقة البرزخ الوسطى . وفي ٢٩ ديسمبر ١٨٦٣ ، أنجز العمل في الفرع المؤدى إلى السويس من ترعة المياه العذبة المعروفة بترعة الاسماعيلية ،

ما عدا الاهوسة . أما توفير المياه لبورسعيد، فقد حلت مشكلته بواسطة أنبوبتين تدفع فيهما المياه، استخدمت الأولى منهما في سنة ١٨٦٤ والثانية في سنة ١٨٦٦ .

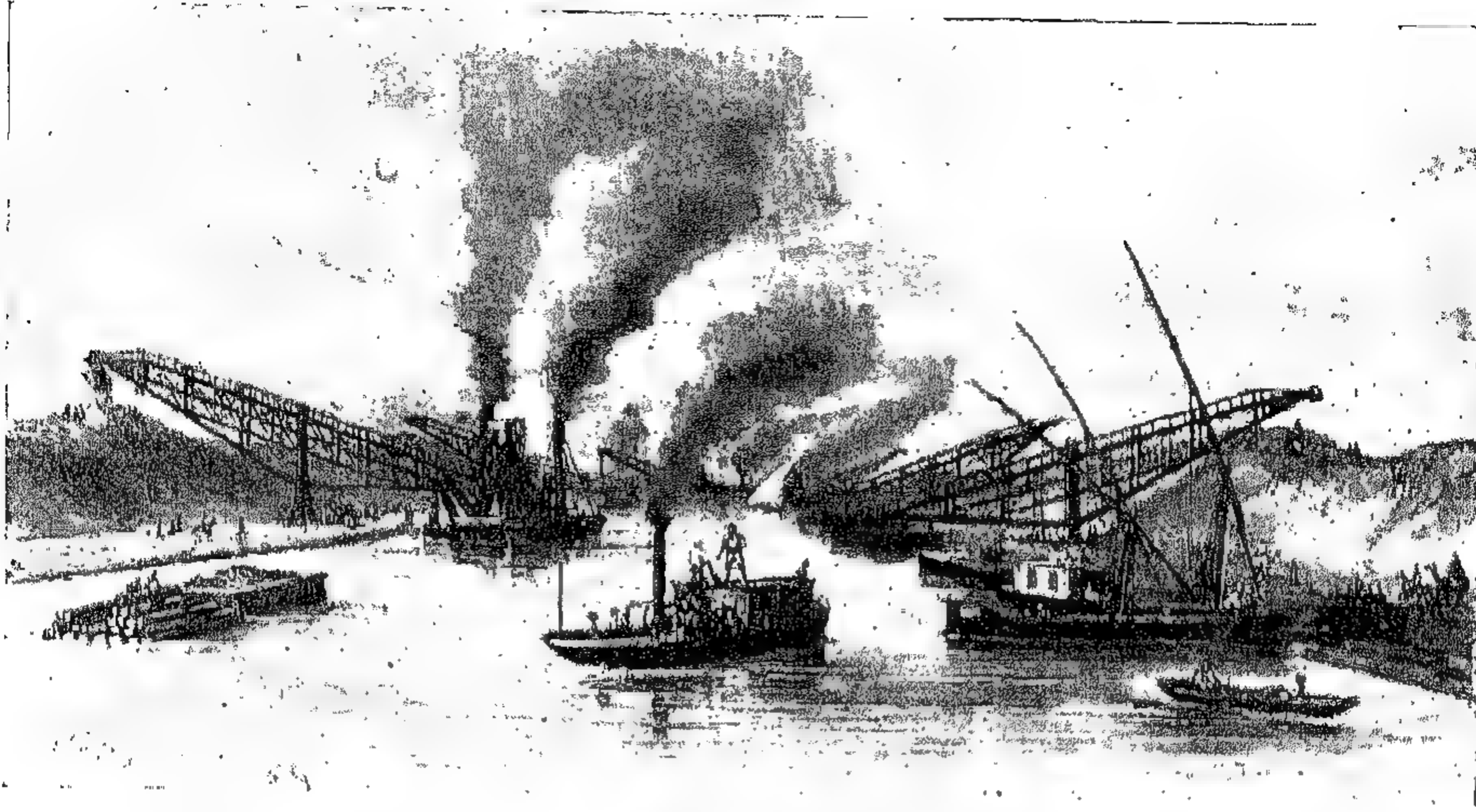
أما الأعمال الخاصة بشق القناة، فقد اقتضت حفر ونقل ٧٤ مليون متر مكعب من الرمال والأتربة ، إما بالحفر على اليابس وإما بالكراكات ، وقد تم هذا العمل بسرعة متفاوتة حسب الأوقات التي انجز فيها والصعوبات التي اعترضته، كما يبدو ذلك في الرسم البياني رقم ١ (صفحة ٩٩).

وقد حفرت الرمال ونقلت في بادئ الأمر بالمعاول والقفف ثم استخدمت في ذلك أحدث آلات الحفر والنقل المعروفة في ذلك العهد . فقد استخدم المهندس كوفرو حفارات اخترعها لهذا الغرض . واستخدم المهندس بوريل ولافالى نحو ٦٠ كراكة في آن واحد ، بينها بعض كراكات من نوع جديد عرف بالكراكة ذات الميازيب الطويلة .

ولما اتضح ان استخدام الكراكات ، في الظروف التي تم فيها العمل ، أقل نفقة من الحفر والنقل على اليابس ، فكر لافالى في تحويل بعض منخفضات الأرض إلى أحواض اصطناعية، وذلك بملئها بمياه الترعة العذبة ، ثم استخدام الكراكات لأعمال الحفر في الأماكن المرغوب حفرها وذلك بخفض منسوب المياه فيها تدريجياً حسب سير العمل .

غير أن أعمال الحفر والنقل والركم لم تكن وحدها شغل مهندسى الشركة الشاغل . فقد استرعى اهتمامهم أيضاً إنشاء حواجز الأمواج في بور سعيد . وكانت الصعوبة الكبرى التي اقتضى تذليلها في هذا الصدد ، بعد المحاجر التي يمكن الانتفاع بها لاستخراج قواعد صخرية وافية بالغرض ، فبعد أن استخدمت ، في بدء العمل ، الصخور المستخرجة من محاجر المكس بالقرب من الاسكندرية ، والتي اتضح أن تكاليفها باهظة ، تقرر ، بايعاز من المفتش العام للطرق والكبارى ، هيلاريون بسكال ، الاستعاضة عنها بكتل خرسانية كبيرة استخدم في اعدادها الجير ورمال الشاطئ ببورسعيد . وقد ظلت هذه الكتل الخرسانية وافية بالغرض المنشود نحو ثلاثين سنة ، وفي أوائل هذا القرن فقط تمكنت الشركة ، بعد ما لقيت النصيب الكافى من الازدهار ، أن تستخدم الحجارة المتينة المستخرجة من محاجر جبل عتاقه ، الواقعة على الشاطئ الغربى لمرقا السويس .

ومن بين الأعمال الجديرة بالانتباه ، يجمل بنا أن نشير إشارة خاصة إلى ملء البحيرات المرة ، وهو عمل استغرق خمسة شهور ، أى من أول مايو إلى أول أكتوبر ١٨٦٩ . فقد قدر ما تسعه البحيرات بنحو ١٥٠٠ مليون متر مكعب . ولكن الأمر اقتضى جر كمية من المياه تفوق بكثير هذا التقدير ، للتعويض عن المترشح أو المتبخر منها .



... استخدمت أحدث الآلات في ذلك العصر لتنفيذ الأشغال

وقد رت نفقات الأعمال بالتقريب ، في ٣١ ديسمبر ١٨٦٩ فكانت كما يلي :

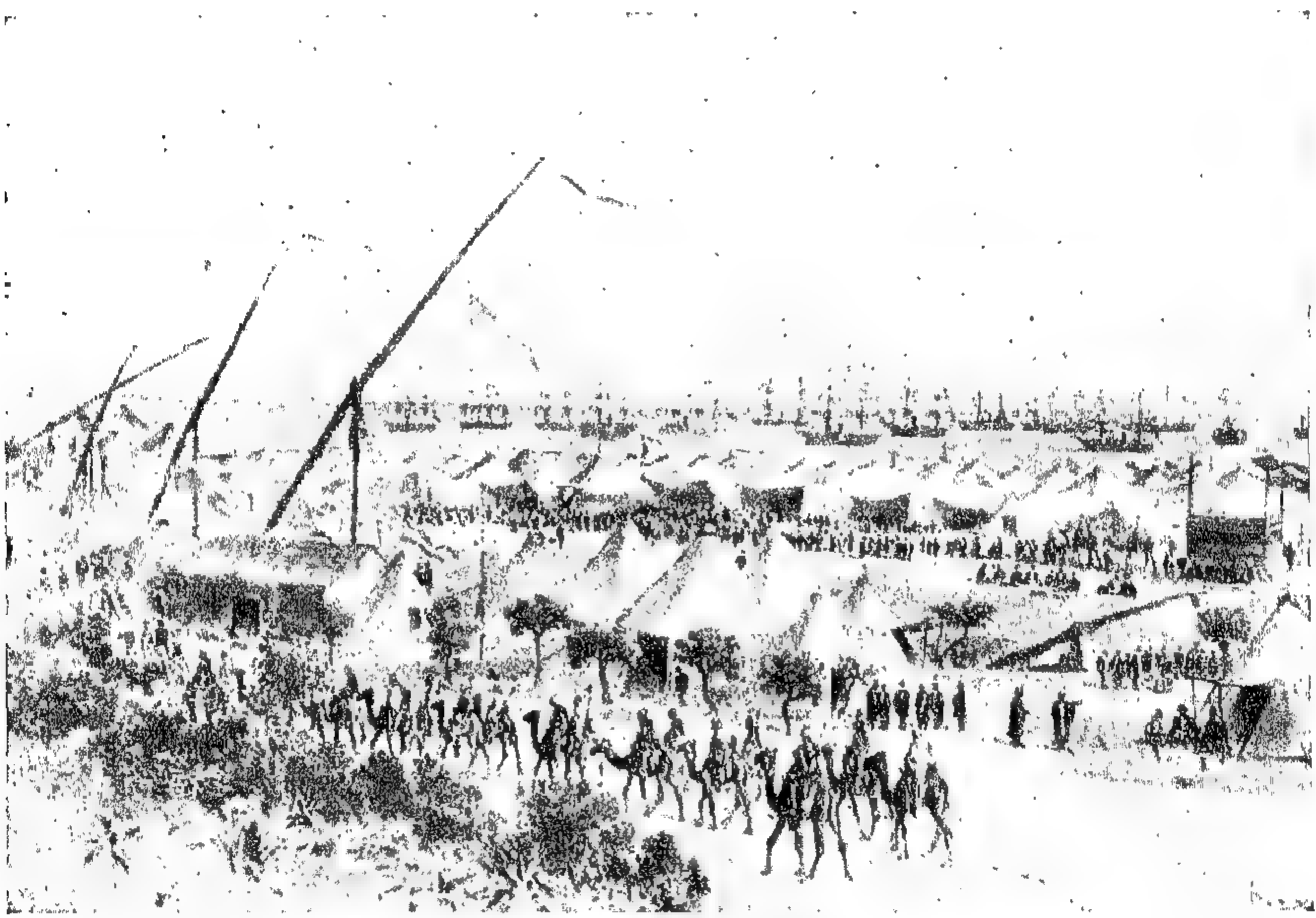
لاعمال الحفر والنقل والركم	٢١٩ مليون فرنك ذهباً
لحواجز الامواج ببورسعيد	١٤ » » »
لحاجز الامواج بالسويس	١ » » »
لقواعد الضفتين الصخرية	١ » » »
لملء البحيرات المرة	٢ » » »
للاعمال التكميلية	٤ » » »
مجموع نفقات الاعمال الخاصة بشق القناة	٢٤١ مليون فرنك ذهباً
مصاريف عمومية لادارة الاعمال عامة	٤٦ مليون فرنك ذهباً
المجموع	٢٨٧ مليون فرنك ذهباً

وقد كلفت أعمال الحفر والنقل والركم ما يقرب من ٣ فرنكات للمتر المكعب الواحد
أى ثلاث مرات أكثر من التقدير الأساسى .

٥ - وعندما احتفل رسمياً بافتتاح القناة البحرية ، من ١٧ الى ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩ ،
كانت أهم سفينة من بين السفن الكبيرة التى عبرتها السفينة «ليجل» وعلى ظهرها الامبراطورة

اوجيني . وكانت حمولتها تبلغ ألفي طن ولا يزيد غاطسها عن ٤ أمتار و ٦٠ سنتيمتراً . وكانت الشركة ، من جهتها ، قد منعت السفن التي يزيد غاطسها عن ٥ أمتار من الاشتراك في حفلة الافتتاح ، بالنظر إلى أن الأعمال لم تكن بعد قد انجزت تماماً ، ولأن عمق القناة لم يكن في بعض الأماكن يزيد عن ٥ أمتار و ٢٠ سنتيمتراً ، أو ٥ أمتار ونصف . إذ كان لا يزال أمام الشركة في ذلك الوقت أن تحفر وتنقل ما بقي من رمال ورواسب ومقداره ثلاثة ملايين من الأمتار المكعبة .

وفد ظلت الأعمال سائرة طبعاً بنشاط ، ولكن بقدر ما كانت تسمح بذلك ضرورة عدم وقف الملاحة في القناة ، بحيث بلغ العمق في كل مكان القياس المقرر ، أي ثمانية أمتار .



منظر من افتتاح القناة بالاسماعيلية
(عن رسم بالالوان المائية بريشة ريو)

وشرع في آن واحد في طائفة من الأعمال التكميلية ، كتتفيذ المناظر الجانبية النظرية وتعديل المنحنيات ، وتوسيع المحطات ، وحفر الأحواض في بورسعيد . ولهذا ، فإن انجاز المشروع الذي وضعه مجلس الأشغال الأعلى في سنة ١٨٥٩ ، لم يصبح تاماً إلا في سنة ١٨٧٥ .

ففي ذلك الوقت ، كان في وسع السفن البالغ غاطسها سبعة أمتار ونصف أن تجتاز القناة . وكان هذا الرقم كافياً من سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٨٨٠ . غير أن مجرى الملاحة كان من جهة أخرى قليل العرض . ولهذا فإن ارتطام السفن بالضفتين لم يكن نادراً . فقد وقعت من

سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٨٨٤ نحو ثلاثة آلاف حادثة من هذا القبيل ، فضلاً عن أن مرور السفن المتقابلة لم يكن ميسوراً إلا في المحطات ، والملاحة لم يكن مسموحاً بها إلا في النهار . وبالنظر إلى هذه الظروف فإن مرور السفينة في القناة كان يستغرق مدة متوسطها ٤٠ ساعة ، بالرغم من أن عدد السفن التي كانت تصل كل يوم طالبة المرور في السنوات العشر الأولى ، لم يتجاوز ثلاث أو أربع سفن .

ومنذ ذلك الوقت ، جعل عدد السفن المارة في القناة يتزايد حسب التدرج المبين في الرسم البياني رقم ٢ (صفحة ١٠١) الذي يوضح عن مدة كل ٥ سنوات متوسط عدد السفن اليومية المارة بالقناة بينما كان متوسط الحمولة القائمة يزداد أيضاً على ما يظهر ذلك في الرسم البياني رقم ٣ (صفحة ١٠١) .

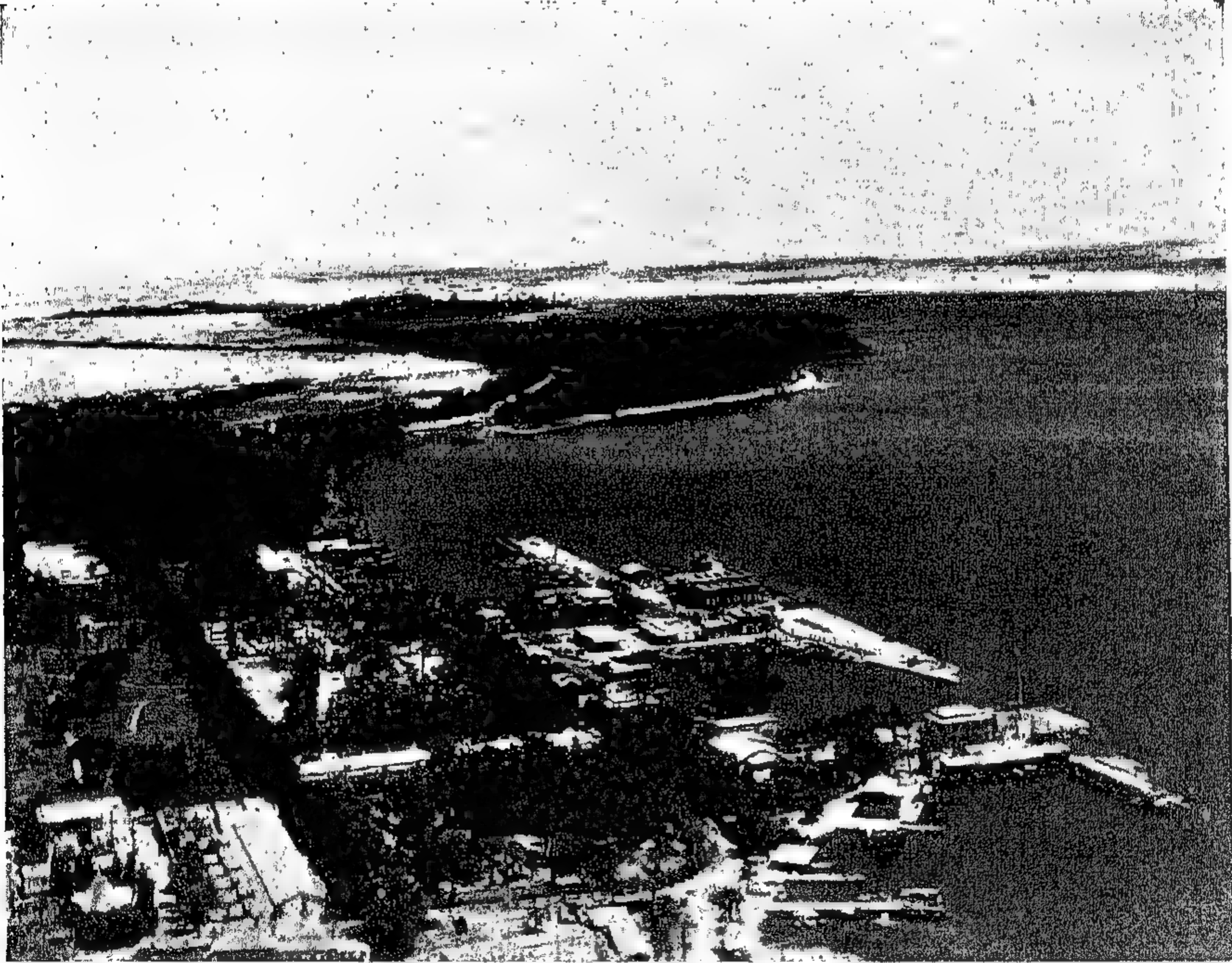
وليست الرسومات البيانية ٤ إلى ٧ (صفحتا ١٠٣ و ١٠٥) أقل دلالة فيما تظهره . فقد دونت فيها الأحجام القصوى للسفن المارة في القناة . في كل من الفترات المذكورة ، ويتضح من فحص هذه البيانات فحصاً سريعاً أن طول السفن قد زاد عن الضعفين وعرضها زاد أربعة أضعاف في المدة المنقضية بين السنوات الأولى لفتح القناة وأيامنا هذه . وفي المدة ذاتها ، زاد مدى غاطس السفن بأكثر من ٥٠٪ . أما أقصى الحمولة القائمة فقد زاد عشرة أضعاف ، في حين أن متوسط الحمولة القائمة قد ارتفع من ١٦٨٧ طناً إلى ٨٥٤٧ طناً ، ومع ذلك ، فإن متوسط الوقت الذي كان يقتضيه مرور السفينة في القناة ، والذي كان يقدر بنحو ٤١ ساعة في سنة ١٨٧١ ، قد هبط إلى ١٣ ساعة في سنة ١٩٣٩ كما يتضح ذلك من الرسم البياني رقم ٨ (صفحة ١٠٧) . أما عدد حوادث جنوح السفن وارتطامها بقاع القناة فقد هبط أيضاً بنسبة تفوق ما ذكرنا ، وبالاختصار ، فإنه يمكننا القول أن القناة كانت وما زالت في تحسن مستمر ، بفضل الجهود المتتابعة التي بذلتها وتبذلها الشركة لادخال تحسينات منتظمة على المنشأة التي تتولى إدارتها .

ونحن نكتفي بسرد أعمال التحسين التي أنجزتها الشركة منذ سنة ١٨٧٦ سرداً مختصراً .

وقد تتبع لجنة الأعمال الدولية الاستشارية عن كذب سير هذه الأعمال ، وهي اللجنة التي تأسست في سنة ١٨٨٤ بدافع الروح ذاتها التي أدت إلى تأليف اللجنة الدولية السابقة في سنتي ١٨٥٥ و ١٨٥٦ . وتجتمع هذه اللجنة مبدئياً ، منذ أكثر من ستين سنة ، مرة واحدة في العام بباريس ، لدرس المشروعات التي تضعها الأقسام الفنية في شركة القناة . وتضم اللجنة الدولية الاستشارية مهندسين تخصصوا في الأعمال البحرية وخبراء في شؤون الملاحة يختارون من بين أقدر الخبراء ، وقد كان المهندسون الفرنسيون والبريطانيون ، ولا يزالون ،

حسب التقاليد المرعية ، أكثر عدداً من سواهم في هذه الهيئة ، غير أن هناك مهندسين المانيين ونمساويين وبلجيكيين ومصريين واسبانيين وإيطاليين وهولنديين ، وضعوا خبرتهم في خدمة العمل المشترك ، في حقبات مختلفة .

وقد أعد البرنامج الأول للتحسينات اعداداً تاماً في سنة ١٨٧٦ . وكان يرمى إلى زيادة طول المحطات وجعله ٧٥٠ متراً ، ثم الف متر ، وانشاء محطات جديدة ، وتقويم بعض المنحنيات ، وتوسيع القناة في منطقة السويس ، وحفر أحواض جديدة في الموانئ ، وأخيراً ، حاية الضفتين بركام من الصخور ، وكان المقرر أن تنفذ أشغال بقيمة ٣٠ مليوناً من الفرنكات الذهبية ، بمعدل مليون واحد كل عام . ولكن اتضح فيما بعد ان هذا المعدل لم يكن وافياً من حيث السرعة .



ورش الشركة على ضفاف بحيرة التمساح بالاسماعيلية

ولهذا ، فقد تقرر تنفيذ برنامج ثان للتحسينات ، عرف باسم برنامج ١٨٨٤ - ١٨٨٥ ، وهو مدروس درساً دقيقاً ، ويبدو فيه كثير من الطموح بالنسبة إلى ذلك العهد . وكان يرمى إلى تيسير مرور باخرتين متقابلتين في آن واحد . وحدث شيء من التردد بين توسيع القناة ، أو تثنيها بقناة أخرى ، أو الجمع بين الطريقتين . وأخيراً أجمع الرأي على توسيعها .

وتقرر أن ينفذ هذا البرنامج على ثلاث مراحل : الأولى تنتهى بتوسيع القناة بمقدار ١٥ متراً وتعميقها إلى ٨ أمتار ونصف ، والثانية تنتهى بتوسيعها بمقدار يتراوح بين ٢٨ و ٣٨ متراً حسب الأماكن التى يجرى عندها التوسيع . والثالثة تنتهى بتعميق القناة إلى ٩ أمتار فى مجراها. وأخيراً، كان البرنامج الذى نحن بصددده يقضى ببناء جدران من الحجر على طول الجزء الأكبر من ضفتى القناة . وقدر أن تتناول أعمال الحفر والنقل والركم على اليايس أو بالكراكات نحو ٨٢ مليون متر مكعب ، وهو رقم يزيد بمقدار ٨ ملايين متر مكعب عن مجموع ما تم حفره من قبل لشق القناة الأولى .

وقد رت النفقات لتحقيق هذا البرنامج بما يقرب من ٢٠٠ مليون فرنك ذهباً، أى خمسة أضعاف الفائض من الدخل السنوى عن المصروفات العادية . فكان واضحاً إذن ان هذا البرنامج لا يمكن تحقيقه إلا فى بحر بضعة أعوام .

ومنذ سنة ١٨٨٦ ، سارت الأعمال بنشاط فتم توسيع القناة فى بعض الأماكن مما أدى إلى تحسين سريع فى ظروف الملاحة .

وفى سنة ١٩٠١ انجزت أعمال التوسيع المقررة فى المرحلة الأولى من برنامج ١٨٨٤-١٨٨٥ وتم أيضاً تعميق القناة إلى ٩ أمتار . وحينئذ ، اتضح للشركة أن غاطس البواخر سائر بصفة عامة نحو الزيادة، وأنه يستحسن، لهذا السبب ، التعجيل فى تعميق القناة قبل مواصلة أعمال التوسيع . ومن جهة أخرى فإن زيادة عرض السفن لم تكن تسمح بتقاطع سفينتين متقابلتين أثناء سيرهما كما كان ذلك مقدراً فى ١٨٨٤-١٨٨٥ وتلك هى الظروف التى عرض فيها كبير المهندسين ادوار كيلنيك على اللجنة الاستشارية برنامجاً ثالثاً لتحسين القناة . وكان هذا البرنامج يقضى على الخصوص بزيادة عمق القناة إلى ٩ أمتار ونصف ، وتلطيف الانحدارات تحت سطح الماء بحيث لا تقل نسبتها مستقبلاً عن ٣ أمتار فى القاعدة لكل متر من الارتفاع . كما ان البرنامج كان يقضى أيضاً بإنشاء إحدى عشر محطة جديدة طول الواحدة ٧٥٠ متراً مع زيادة ١٥ متراً فى عرض القناة .

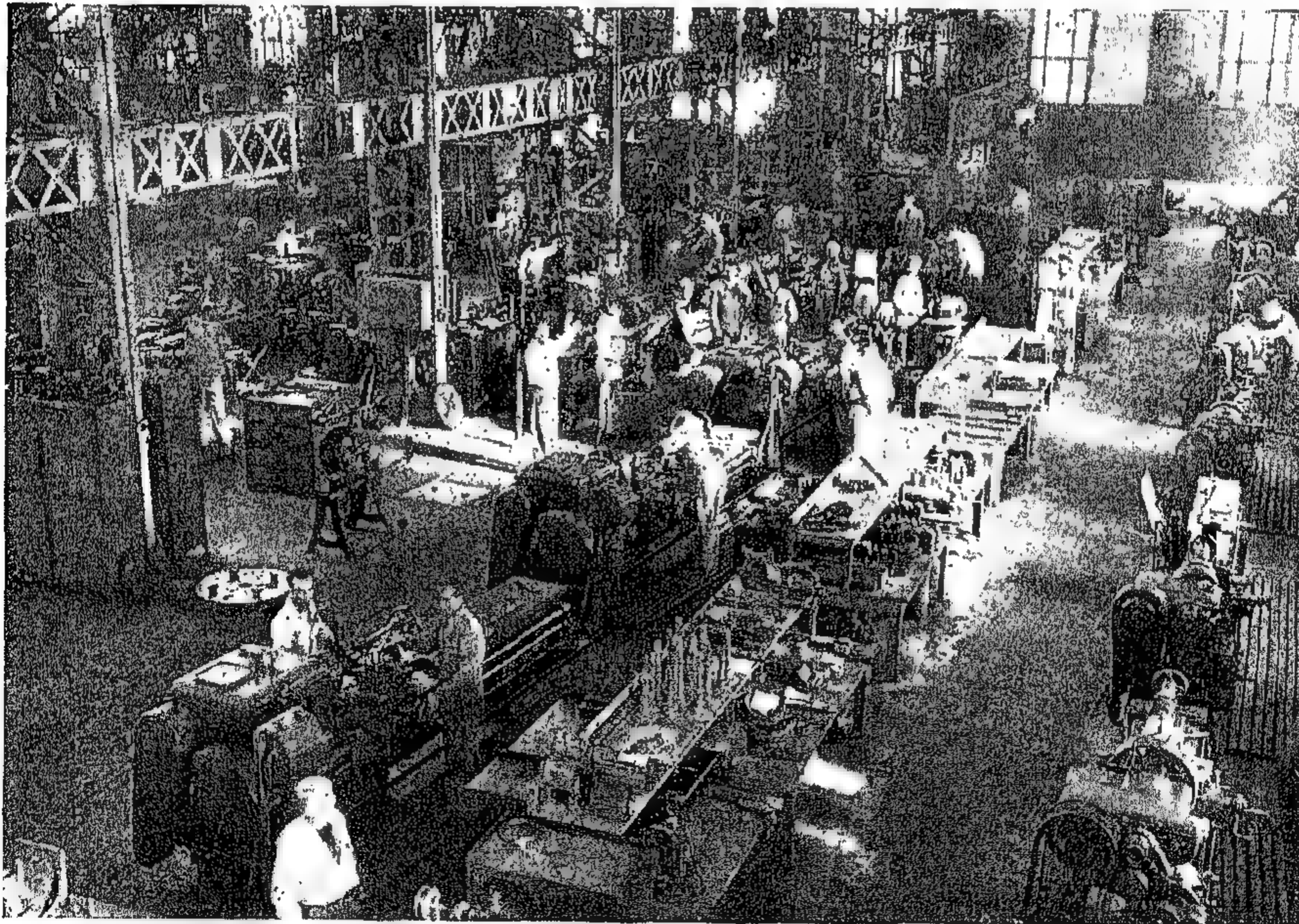
ومنذ سنة ١٩٠٣ ، تقرر جعل عمق القناة نظرياً ١٠ أمتار ، وفى سنة ١٩٠٦ تقرر جعله ١٠ أمتار ونصفاً .

وفى سنة ١٩٠٨ ، عرض م . برييه كبير مهندسى الشركة فى ذلك الوقت ، على اللجنة الاستشارية، برنامجاً رابعاً لتحسين القناة، يقضى على الخصوص بجعل عمقها ١١ متراً، وتوسيعها

بحيث لا يقل عرضها الأدنى عن ٤٥ متراً على عمق ١٠ أمتار . وقدر أن هذه الأعمال تستلزم حفر ونقل ١٣ مليون متر مكعب من الرمال والأتربة .

^١ وقبل أن ينتهى تنفيذ هذا البرنامج ، وضع كبير المهندسين نفسه ، فى سنة ١٩١٢ ، برنامجاً خامساً يقضى على الخصوص بزيادة عمق القناة إلى ١٢ متراً ، وعرضها إلى ٦٠ متراً ابتداء من المكان الذى يبلغ فيه العمق ١٠ أمتار ، بين البحيرات المرة والسويس . كما يقضى أيضاً بتوسيع القناة فى بعض الأماكن الأخرى لتسهيل مرور البواخر المتقابلة . وقدر ان هذا البرنامج يستلزم حفر ونقل ٣٠ مليون متر مكعب ، على اليابس أو بالكراكات .

وتم وضع البرنامج السادس فى سنة ١٩٢١ ، تحت إشراف بول سولانت . وكان هذا البرنامج يقضى بالقيام بأعمال لم يتم إنجازها فعلاً إلا فى سنة ١٩٣٤ . ففى ذلك الوقت كانت القناة تبدو كما وصفناها فى الجزء (٢) من هذا الفصل . وفى المدة بين سنتى ١٩٣٤ و ١٩٤٨ ، كانت التحسينات التى تمت قليلة الأهمية نسبياً وقبل الحرب العالمية الثانية ، تم حفر محطة واسعة عند الكيلومتر ٢٢ ، وأخرى على مسافة قصيرة من القنطرة شمالاً .



الورش العمومية للشركة بيورفؤاد
ورشة البرادة

وقد يهم القارئ أن يطلع على جدول يبين بالتفصيل حتي سنة ١٩٣٩ كميات الرمال والأتربة التي حفرت ونقلت خلال أعمال التحسين الواردة في البرامج المتتابعة منذ ١٨٨٤ - ١٨٨٥ إلى سنة ١٩٢١ .

نوع الاعمال	اعمال النقل والركم (بلايين الامتار المكعبة)	حفر بالكراكات (بلايين الامتار المكعبة)
التعميق الاول الى ٩ امتار (١٨٨٧ - ١٨٩٠) ...	—	٣٩٠٠
التوسيع الاول الى ٣٧ مترا (١٨٨٧ - ١٨٩٨) ...	٤٠٠٠	١٤٨٠٠
اعادة التوسيعات السابقة في المحطات (١٨٩٧ - ١٩٠٠)	٥٠	١٠٠٠
التعميق الى ٩ امتار وتعديل المنحنيات (١٨٩٨ - ١٩٠٤)	٢٠٠٠	٢٨٠٠
انشاء محطات جديدة (١٩٠١ - ١٩٠٤) ...	١٠٠٠	٢١٠٠
برنامج ١٩٠١ لغاية اول سنة ١٩٠٨ ...	٦٠٠٠	١٠٠٠٠
برنامج ١٩٠٨ (١٩٠٩ - ١٩١٤) ...	٢٣٠٠	١٩٣٠٠
برنامج ١٩١٢ (١٩١٣ - ١٩٢٤) ...	٦٧٠٠	٢٣٨٠٠
برنامج ١٩٢١ (١٩٢٥ - ١٩٣٤) ...	١٠٤٠٠	٢١٧٠٠
انشاء محطة واسعة بالقنطرة ...	١٥٠	١٠٠٠
تحسينات ميناء بورسعيد لغاية سنة ١٩١٩ ...	١٢٠٠	١٨٢٠٠
ميناء السويس (١٨٨٧ - ١٩١١) ...	—	٩٠٠
جملة المحفور والمستخرج	٣٣٨٠٠	١١٩٥٠٠
	١٥٣٣٠٠	

ولا يسعنا إلا المقارنة بين هذا الرقم ، أي ١٥٣ مليون متر مكعب ، والرقم الناتج عن أعمال الحفر والنقل والركم التي تمت في مرحلة شق القناة الأولى ، والتي تناولت ٧٤ مليون متر مكعب . وعلى هذا ، فإن شركة قناة السويس تكون قد بذلت ، في مدى ثمانين سنة ، مجهوداً يبلغ ثلاثة أضعاف المجهود الذي اقتضاه شق القناة ، والذي أثار الدهشة في ذلك العهد .

٦ - لكن هذه الأرقام - بالرغم من أهميتها - لا تعطي غير صورة ناقصة للأعمال التي أخذتها الشركة على عاتقها . فهناك ، بخلاف التحسينات التي أشرنا إليها ، أعمال اقتضتها صيانة القناة من سنة ١٨٧٤ إلى سنة ١٩٤٩ ، وقد استلزمت حفر ورفع ١٥٥ مليون متر مكعب بالكراكات ، منها ٨٠ مليوناً في ميناء بور سعيد وأحواضه ومدخله ، و ٧٥ مليوناً في القناة ذاتها (الرسم البياني رقم ٩ صفحة ١٠٩)

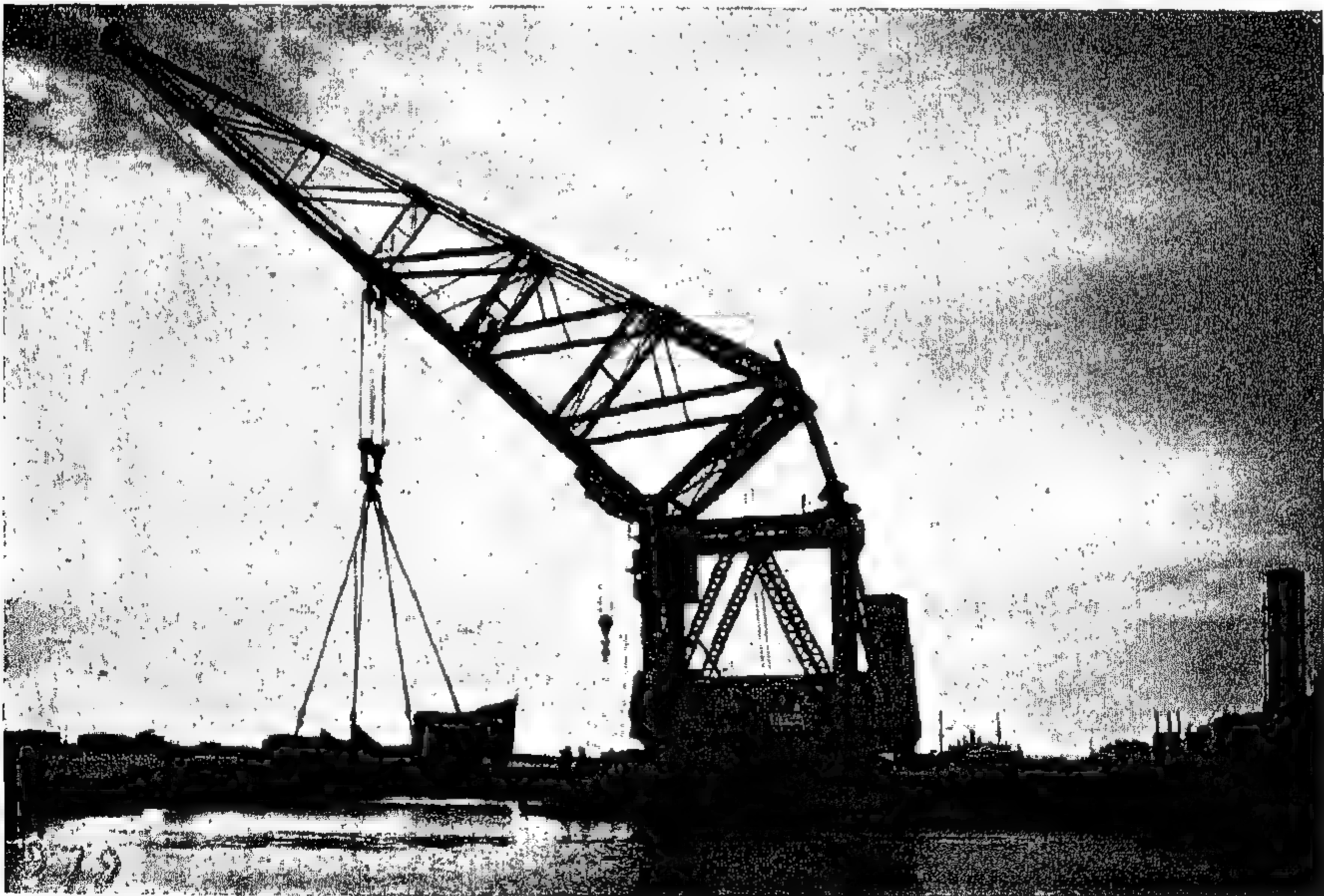
ومن أدق المسائل الفنية التي تواجهها الشركة صيانة أعماق المدخل بميناء بورسعيد . فالعمل لهذا الغرض متواصل ، ينتهي ثم يكرر ، لأنه بمثابة صراع دائم لمنع طغيان الرمال ، فضلاً عن أن العناية بالمنافذ تقضي أحياناً بمواجهة حالات خطيرة جداً ، فقد حدث مرة ، على

أثر عاصفة هوجاء في شهر فبراير ١٩١١ ، أن بلغ ما رسب من الرمال في مدخل الميناء ثلاثة ملايين متر مكعب في بضعة أيام ، وهذا يعادل مقدار ما يرسب منها في الحالات العادية في مدة خمسة أعوام .

ولحل مشكلة صون الأعماق ، عمدت الشركة في آن واحد إلى رفع الرواسب بالكراكات وتطويل الحاجز الغربي لميناء بورسعيد .

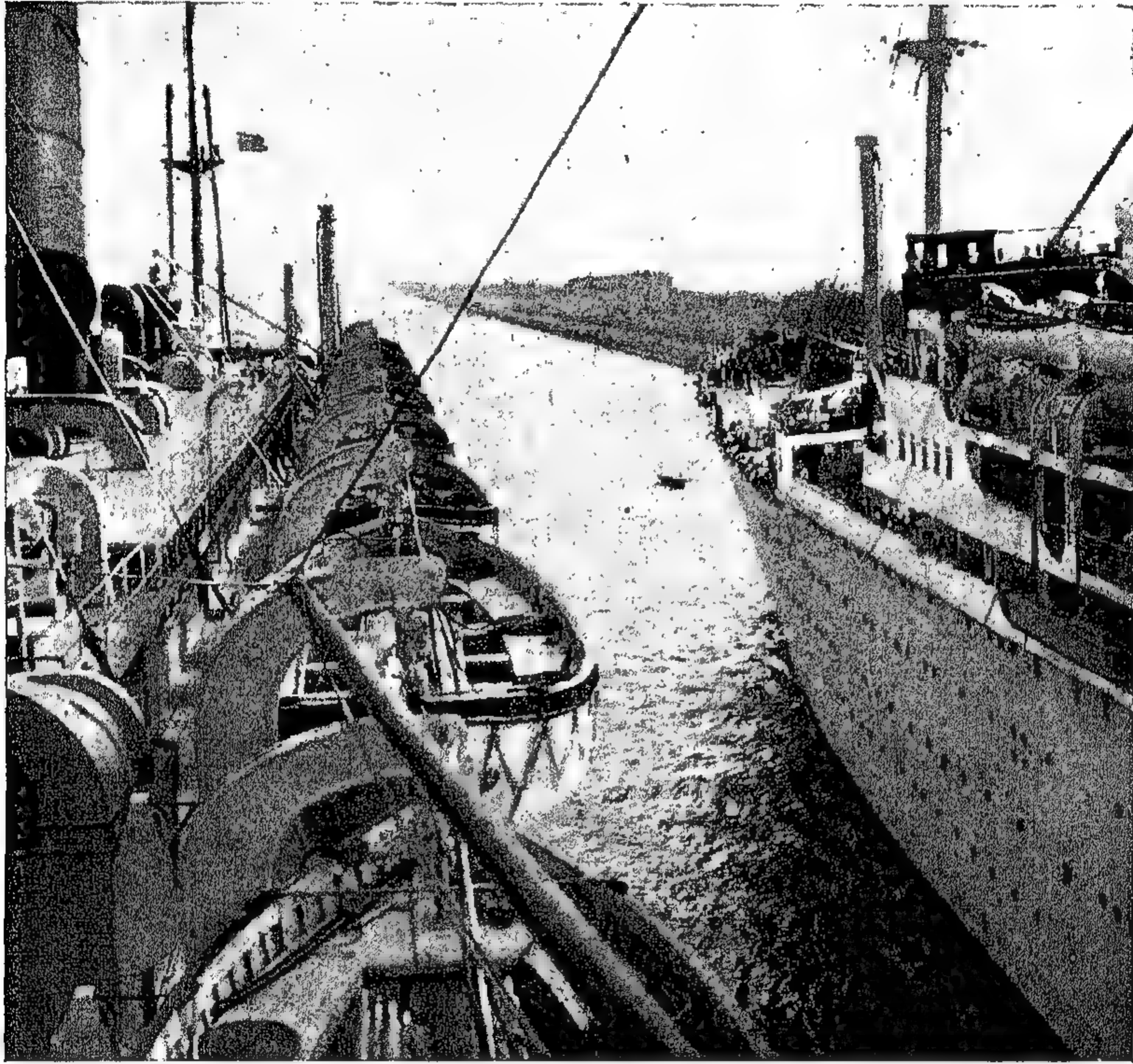
ومن ناحية أخرى ، فإن حماية ضفتي القناة بالجدران الحجرية ظلت تشغل اهتمام مهندسي الشركة ، ويضيق بنا المجال هنا لسرد أنواع هذه الجدران . فعظمها مبنى بأحجار الدبش ويكفي القول بأن معدل ماتساويه الجدران الحجرية على طول القناة يقدر بنحو ٥ ملايين جنيه مصري

٧ - وفي خلال الحرب العالمية الثانية ، هبطت حركة المرور في القناة بنسبة كبيرة ، مما دعا اضطراراً إلى تأجيل صيانة جميع المنشآت القائمة ، ولما انتهت الحرب ، اقتضت الأحوال أن تعاد القناة إلى ما كانت عليه في سنة ١٩٣٩ ، فتم لهذا الغرض ، في آخر سنة ١٩٤٥ ، وضع مشروع للإصلاح ينفذ في ثلاثة أعوام ، ولكن الصعوبات التي اعترضت التمويل بالمواد اللازمة ، حالت دون تنفيذ هذا المشروع بالسرعة التي قدرت له من قبل . ففي آخر سنة ١٩٤٨ ، لم تكن الأعمال قد انتهت بعد ، وإن تكن قد سارت أشواطاً بعيدة إلى الأمام .



الونش العائم حمولة ١٥٠ طناً

غير ان اهتمام الأقسام الفنية في الشركة لم يكن محصوراً فقط في انجاز أعمال الاصلاح هذه . فقد اتضح منذ سنة ١٩٤٦ أن عدد البواخر المارة في القناة أخذ في الازدياد بحيث بلغ أرقاماً تفوق الأرقام التي سجلت قبل الحرب (الرسم البياني رقم ١٠ صفحة ١١١) ، واتضح في الوقت ذاته أن حجم البواخر المارة في القناة قد زاد أيضاً. ولهذا، فإن رغبة الشركة في تيسير المرور للبواخر الكبيرة ولاكثر عدد ممكن من السفن، قد حملتها في آخر سنة ١٩٤٨ على وضع برنامج سابع لأعمال التحسين .

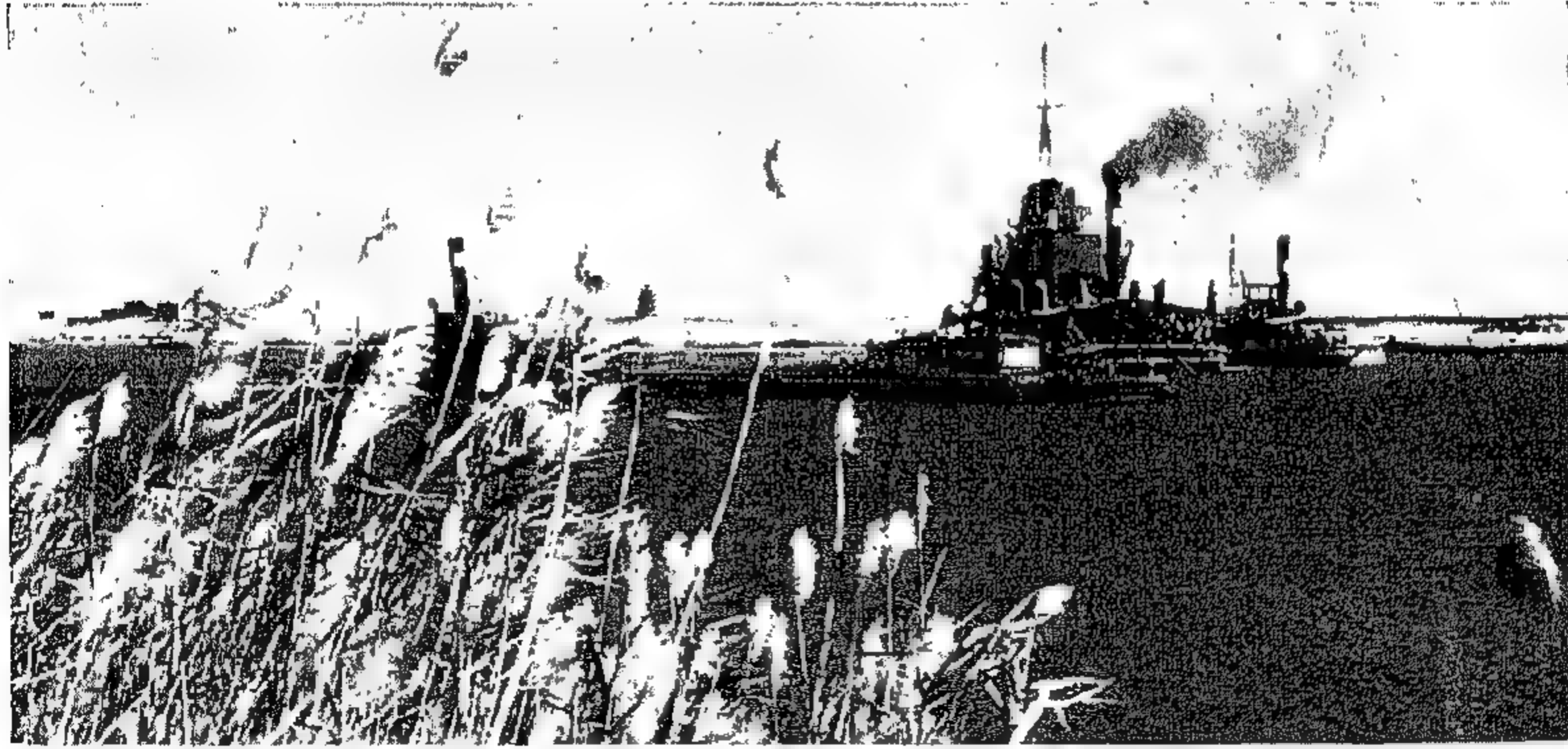


... أصبحت المشاكل التي يشهدها تقاطع السفن في القناة أكثر تعقيداً

أولاً — ان زيادة غاطس السفن إذ يقلل المسافة الباقية بين حلزوم الباخرة وقاع القناة ، يجعل قيادتها مخوفة بالمصاعب . بل ان هذا قد يؤدي ، بالنسبة إلى بعض البواخر التي تصنع الآن — وعلى الخصوص ناقلات البترول الضخمة — إلى منعها من دخول القناة ، لعدم توفر العمق اللازم لها . ولهذا ، فقد رُئي تعميق القناة كلها بمعدل نصف متر ، بحيث تسمح بمرور البواخر التي يبلغ مدى غاطسها ٣٦ قدماً ، لا ٣٤ قدماً كما هي الحالة الآن . وسيقتضي هذا العمل الذي بدأ منذ سنة ١٩٤٩ حفر أكثر من ٤ ملايين متر مكعب بالكراكات يضاف إليها نزع ٣٧٠ ألف متر مكعب من الصخور، وذلك بخلاف أعمال التطهير التي تقتضيها صيانة القناة .

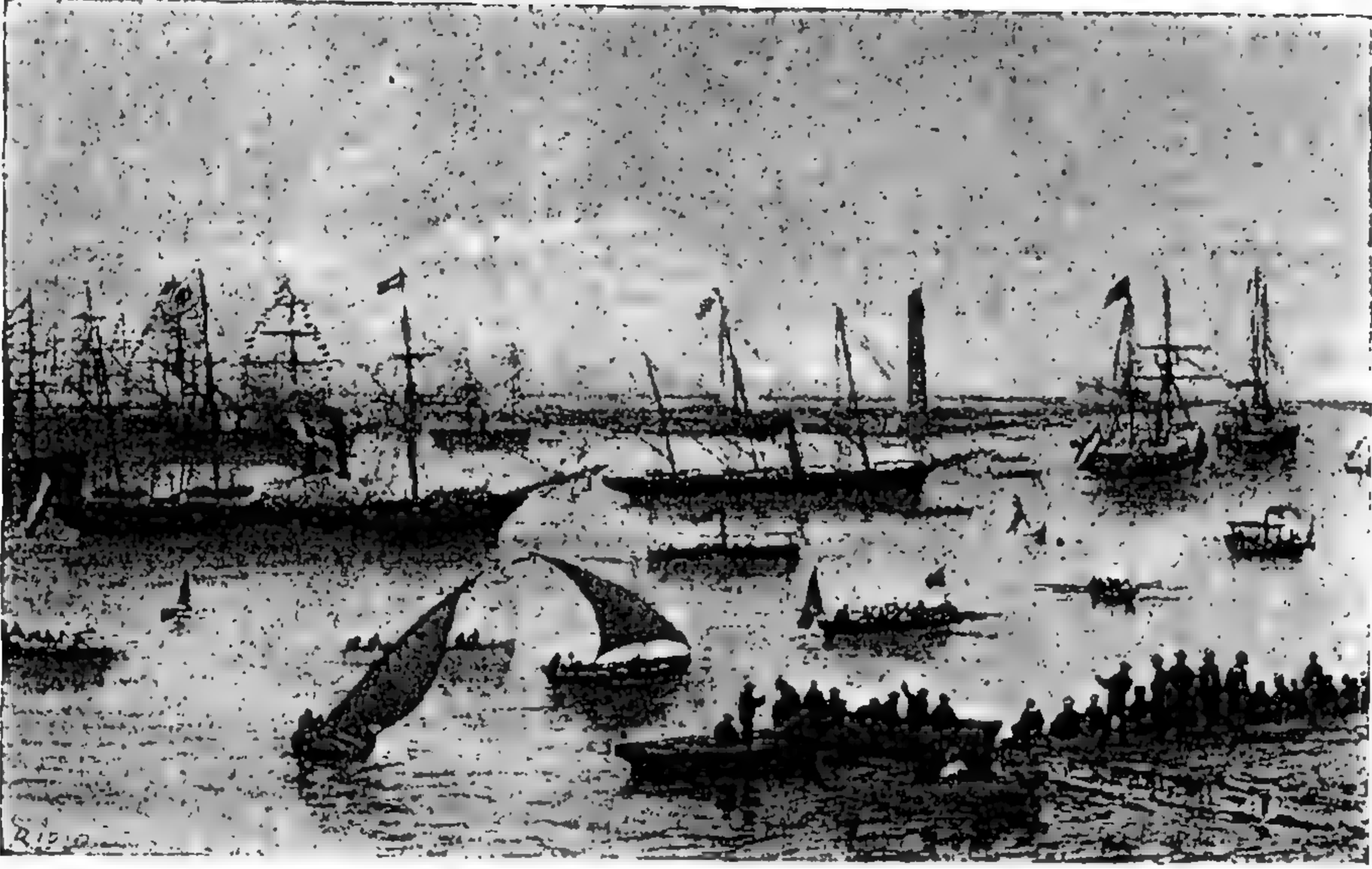
وثانياً - ان المشاكل التي يثيرها مرور باخرتين متقابلتين في القناة ، في آن واحد ، تزداد الآن تعقيداً ، بسبب اتساع عرض البواخر ، وارتفاع عدد السفن التي تعبر القناة . فقد كان متوسط هذا العدد ١٠ باخر كل يوم في سنة ١٩٢١ ، فارتفع الآن إلى أكثر من ٢٨ في اليوم . أما مرور باخرتين متقابلتين في آن واحد ، فانه يقتضي ربط واحدة منهما إلى ضفة القناة . ولهذا ، فان عدد هذه العمليات - وهي دائماً عمليات دقيقة - يزداد بنسبة تربيع عدد البواخر العابرة ، فضلاً عن ان الصعوبات الناشئة عن هذه العمليات تزداد من ناحيتها بنسبة أحجام البواخر .

ولأجل تخفيض عدد هذه العمليات ، وتخفيف صعوبتها ، اقتضت الحالة تسيير البواخر في قوافل . غير أن هذا يؤدي إلى إطالة بقاء البواخر في الانتظار عند مدخل القناة . ولتجنب هذا الأمر أصبح لا بد من معالجة مسألة مرور القوافل المتقابلة ، وهذا هو الهدف الثاني الذي تسعى شركة القناة لبلوغه . فان البحيرة المرة الكبرى توفر للبواخر منطقة طبيعية تتقابل فيها عند مسافة الثلث من القناة ، ويرمي برنامج التحسين السابع إلى حفر قناة فرعية ، عند الثلث الثاني من المسافة بين السويس وبور سعيد . وهذه القناة الفرعية ، التي سيبلغ طولها ١١ كيلومتراً ، والتي ستسير فيها السفن في اتجاه واحد ، يقتضي شقها حفر ونقل مليونين ونصف مليون متر مكعب على اليابس ، و١٢ مليون متر مكعب بواسطة الكراكات ، ويرجى الانتهاء من انشائها في ظرف سنتين أو ثلاث سنوات .

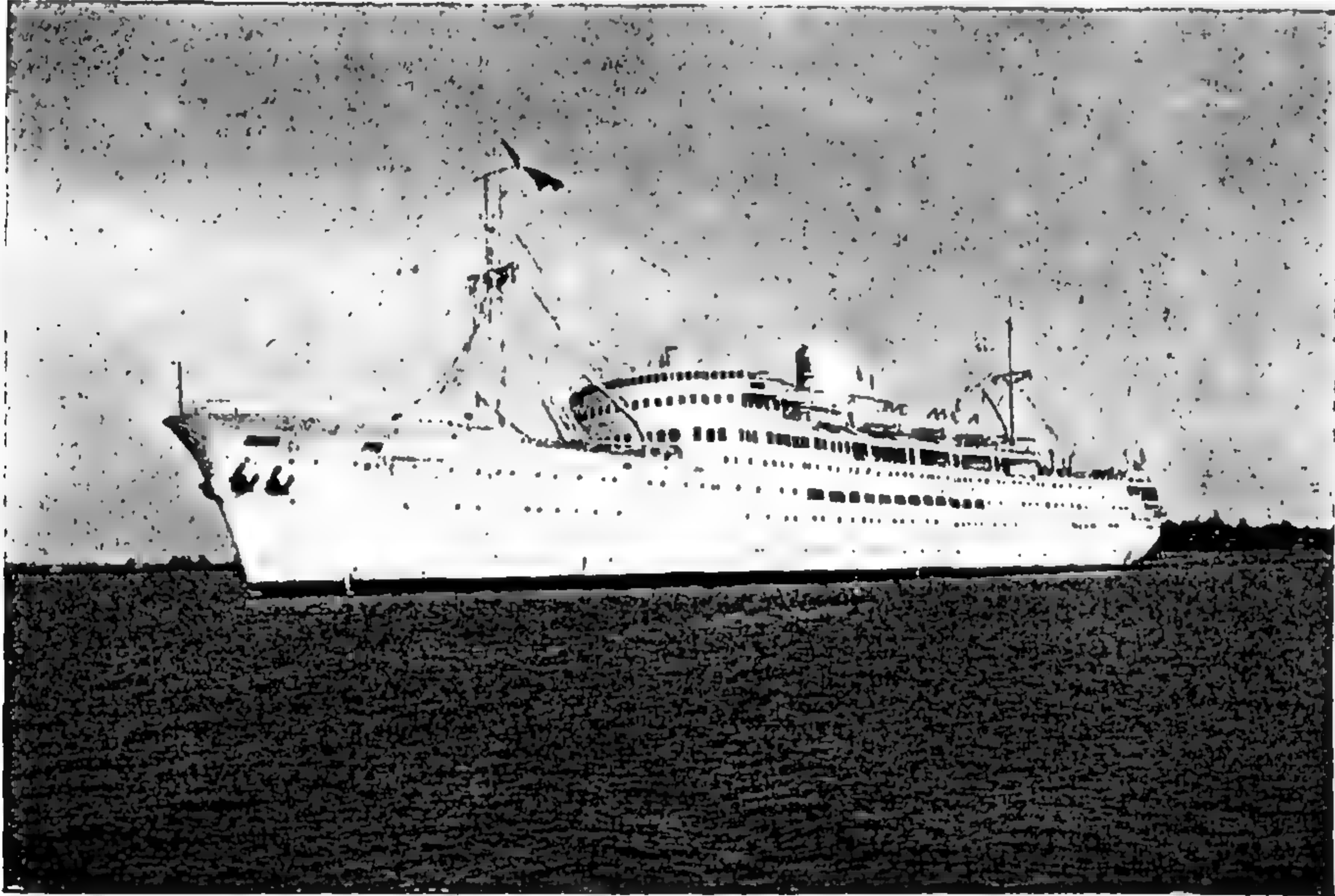


كراكة أثناء العمل في القناة

وسيتم هذا البرنامج بزيادة العمق من ١٠ أمتار إلى ١٢ مترًا في محطة ناقلات البنزين ببهيرة التمساح ، وباعداد أماكن جديدة لرسو البواخر في ميناء بورسعيد ، تسهيلاً لتنظيم القوافل . وهذه الأعمال الأخيرة تقتضي استخراج ٦ ملايين متر مكعب من الرمال بالكراكات .



لم تكن حمولة السفن العاملة على خطوط الملاحة الى الشرق الاقصى
تزيد عن بضعة آلاف من الاطنان
(عن رسم بالالوان المائية بريشة ويو)



البخرة « لامارسييز » في القناة

وبالاختصار، فإن أعمال البرنامج السابع التي بدأت في سنة ١٩٤٩ والتي قدر لانجازها خمسة أعوام ، ستقتضى بما فيها بعض الأعمال الفرعية حفر ما يزيد عن ٤٠ مليون متر مكعب .

هذه هي الخطوط العامة لبرنامج التحسين الذي لم تتردد الشركة في الشروع فيه ، قبل انتهاء مدة امتيازها بأقل من عشرين سنة ، وهي في ذلك كعهدها إنما تكييف سياستها وفقاً لمصلحة المرفق العام الذي تتولى إدارته ، بصرف النظر عن أى اعتبار آخر .

٤٧

الملاحة في القناة

تطور حركة المرور

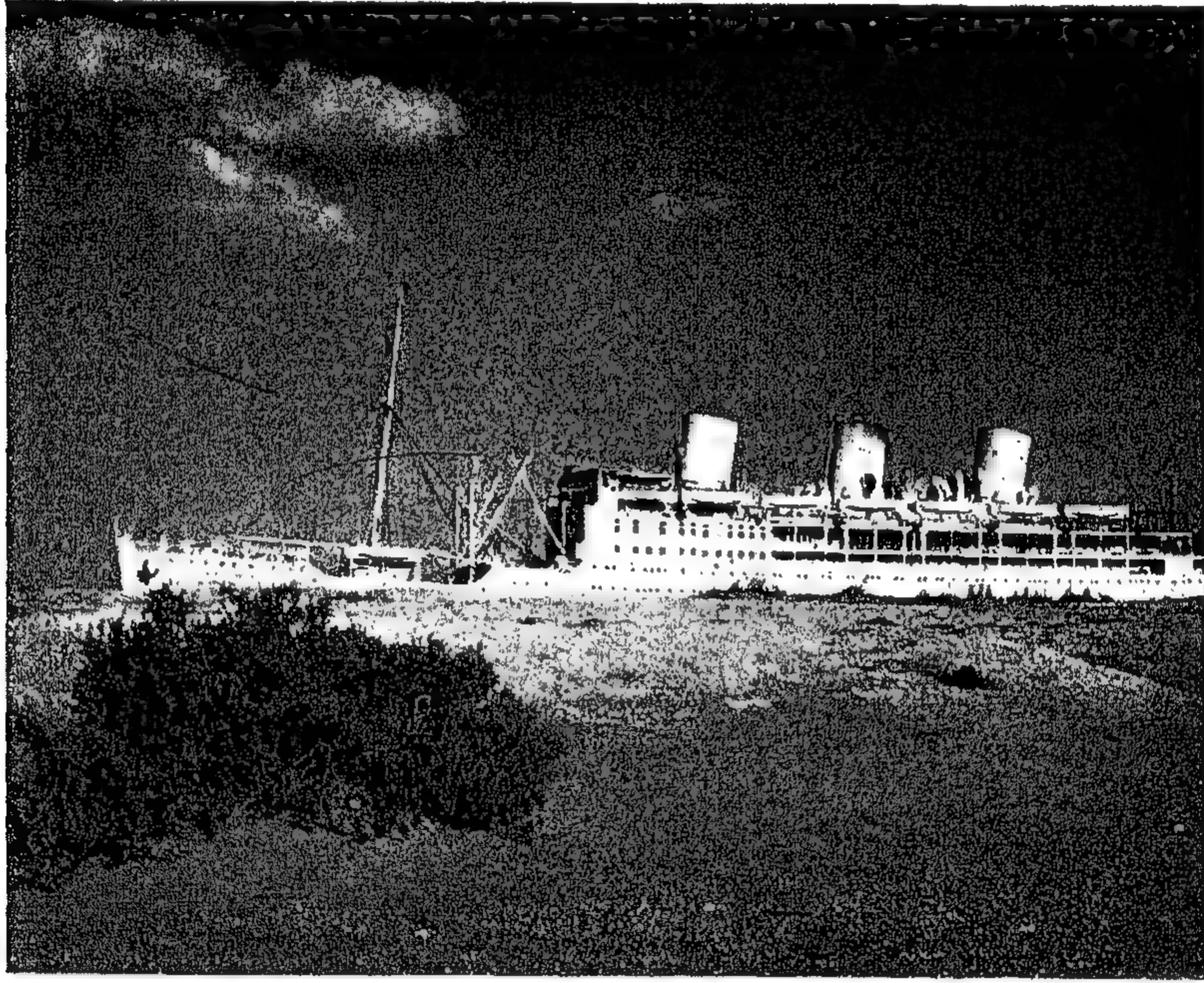
في أقل من ثمانين سنة، أي من سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٩٤٩، تضاعف عدد السفن المارة أكثر من ٢٢ مرة. فقد ارتفع عددها من ٤٨٦ إلى ١٠٤٢٠، كما تضاعفت حمولتها ١٥٧ مرة فارتفعت من ٤٣٧ ألف طن إلى ٦٩ مليون طن (أنظر الرسم البياني رقم ١١ صفحة ١١٣ والجدول رقم ١ صفحة ٨٩) وقد سارت هذه الزيادة حسب خط تصاعدي يكاد يكون منتظماً. فإذا كان قد اعتوره بعض الاضطراب، بسبب تناوب عهود الرخاء وعهود الضيق، فإن تخطيطه لا يبين تصدعاً حقيقياً إلا في مرتين سببهما الحربان العالميتان .

وكان التصدع الذي أحدثته الحرب الأخيرة بعيد الأثر بصورة خاصة. فان الهبوط من حيث حمولة البواخر المارة في القناة قد بلغ ٨٠ ٪ في سنة ١٩٤٢، في حين ان نسبته لم تزد عن ٥٠ ٪ في سنة ١٩١٧، أي عندما بلغ الهبوط الذي أحدثته الحرب العالمية الأولى أقصى مداه . ولكن حركة المرور في القناة عادت فارتفعت، بعد كل من الحربين، بنسبة تفوق مدى هبوطها . وقد بلغت في سنة ١٩٤٩ حداً لم يعرف من قبل، وذلك بسبب تكاثر نوع جديد من البواخر التي لم تكن معروفة حتى أواخر القرن الماضي، ونعني بها ناقلات المنتجات النفطية. فقد كثر عدد هذه البواخر بين عابرات القناة، في سنة ١٩٤٩، بحيث استأثرت بنسبة ٥٨,٤ ٪ في المئة من حركة الملاحة فيها، وبلغ مجموع حمولتها الصافية سواء أكانت تنقل بضائع أو فارغة، ٤٠ مليوناً و ١٩٥ ألف طن .

خصائص السفن العابرة

ان اتساع حركة الملاحة بالنسبة إلى ناقلات البترول هذه، قد أدى إلى تعديل في عدد البواخر التابعة لمختلف الدول، والتي سلكت طريق قناة السويس . وتناولت الزيادة بصورة خاصة، في سنة ١٩٤٩، بواخر الدول التي ساهمت أكثر من غيرها في حركة ناقلات البترول (أنظر الجدول رقم ٢ صفحة ٩١) .

ففى بدء عهد القناة، عندما كانت البواخر البريطانية بحق «حاديّات البحار» وتسلك الطريق الجديدة على نطاق واسع، كانت ثلاثة أرباع عابرات القناة ترفع العلم البريطانى . وظلت البحرية البريطانية محافظة على هذا التفوق خلال حرب ١٩١٤ - ١٩١٨، ولكن النسبة التى أشرنا إليها أخذت تهبط فى المدة الواقعة بين الحربين ولم تعد إلا ٥٠ ٪ قبيل نشوب الحرب فى سنة ١٩٣٩ . وأخيراً، عادت فارتفعت مدة من الزمن بعد الحرب العالمية الثانية، ولكنها هبطت من جديد فوصلت إلى ٣٦,١ ٪ فى سنة ١٩٤٩، أما البواخر رافعات العلم الأمريكى فإنها، على عكس ذلك، قد بلغت شأواً يذكر بعد الحرب الأولى، وهى الآن تزداد ازدياداً متواصلاً، منذ انتهاء الحرب الثانية، إذ أنها قد بلغت فى سنة ١٩٤٩ نسبة تعادل ١٣ ٪ تقريباً من مجمل حركة الملاحة، أى زيادة تسعة أضعاف عما كانت عليه فى سنة ١٩٣٩ .



سفينة تعبّر برزخ السويس

والترتيب القائم بين مختلف البحريات الأخرى، التى تجتاز بواخرها قناة السويس، مرتبط إلى حد كبير بتفاوت مقدار مساهمتها فى حركة البواخر من ناقلات البترول . وبسبب هذا الاعتبار على الخصوص، نرى حمولة البواخر رافعة علم الترويج تحتل المكان الثالث فى سنة ١٩٤٩ إذ أن هذه الحمولة قد زادت فى مجموعها عن ثمانية ملايين طن . وتأتى بعدها فى الترتيب البواخر رافعة أعلام بناما وفرنسا وإيطاليا، فى حين أن البواخر الهولندية لم تعد تحتل غير المرتبة السابعة .

حركة مرور البضائع

وكان تطور حركة مرور البواخر التجارية مصحوباً أيضاً بتعديل لا يقل مقداره عما طرأ من تغيير على ترتيب السفن بالنسبة لجنسياتها (أنظر الرسم البياني رقم ١٢ صفحة ١١٥ والجدول رقم ٣ صفحة ٩٣) كانت قناة السويس في بدء عهدها أداة لتسهيل التبادل بين جهات مختلف تكوينها الاقتصادي بعضها عن بعض اختلافاً جوهرياً . فكانت أوروبا العريقة من ناحية ، وقد ألفت الأساليب الفنية الصناعية ، ومن ناحية أخرى أقطار جديدة بقيت في مرحلة عهد الزراعة أو عهد الرعاة .

وكانت أوروبا تصدر على الخصوص منتجات جاهزة أو نصف جاهزة من صناعاتها ، وتستورد المواد الغذائية أو المواد الأولية في شكل منتجات نصف مشغولة أو في حالتها الخام . وكانت العناصر الأساسية في حركة التصدير من الشمال نحو الجنوب مكونة من المعادن المشغولة ؛ والآلات ، ومهمات السكك الحديدية .

وقد بقيت هذه المبادلات التي يتم بعضها بعضاً أهم ما تتميز به حركة الملاحة في القناة ، إلى ما قبل الحرب العالمية الأخيرة .

ثم قلبت هذه الحرب خطوط التيارات الدولية رأساً على عقب . فخف بعضها أو انقطع ، وظهر البعض الآخر أو اتسع نطاقه (أنظر الجدول رقم ٤ صفحة ٩٥) ، ونتج عن هذا أن ضعفت حركة تصدير المعادن المشغولة إلى البلدان الواقعة فيما وراء السويس شرقاً ، بسبب التقدم الذي أحرزته بعض هذه البلدان في مضمار الصناعة ، وعلى الخصوص الهند . وحدث مثل هذا فيما يتعلق بالفحم . فبعد أن ظل مدة من الزمن يشغل حيزاً مرموقاً من حمولة البواخر عند الذهاب ، إذا به يعاني بعض الهبوط قبيل الحرب ، ثم يزداد هذا الهبوط بسبب أزمة المناجم المعروفة في بريطانيا . ولكن حدث ، من جهة أخرى ، ان نشأت حركة نقل الحنطة من الشمال إلى الجنوب ، وامتازت باتساعها ، إذ أنها لم تقل في سنة ١٩٤٦ عن مليون طن ، كما امتازت أيضاً بتنوعها ، إذ أنها جمعت بين الذرة والقمح الصادرين من الولايات المتحدة وكندا ، والقمح والشعير الصادرين من الاتحاد السوفياتي ، والأرز الصادر من مصر . وهكذا احتلت المحصولات الزراعية في حركة النقل من الشمال إلى الجنوب ، مكاناً ممتازاً لم يعرف من قبل ، بحيث أنها بلغت ، مع المنتجات المستخرجة من بطن الأرض ، أكثر من ربع مجموع تلك الحركة .

أما التيار التجاري من الجنوب إلى الشمال فقد طرأت عليه أيضاً تغييرات أبعد مدى من التي ذكرنا ، فاحتل البترول المكان الأول ، كما هي الحالة بالنسبة إلى تجارة العالم بأسره ، فتفوق على الفحم وخصوصاً على المواد الغذائية (أنظر الجدول رقم ٥ صفحة ٩٧) .

وكمية البترول التي نقلت خلال القناة في سنة ١٩٤٩ تبلغ ٣٧ مليون طن ، أى أكثر من ثلاثة أرباع حركة النقل المتجهة من الجنوب إلى الشمال. وهذا ناتج عن أهمية حقول البترول الكبرى في الشرق الأدنى ، وهي الحقول التي ستصبح في مستقبل قريب أهم المصادر لتموين السوق الأوروبية بالبترول .

وقد طغا البترول على جميع المنتجات الأخرى في حركة النقل المتجهة من الجنوب إلى الشمال ، خصوصاً وان نقل كثير من هذه المنتجات لا يزال يشكو هبوطاً بسبب عواقب الحرب .



منظر للسفن في مرها السويس

أما الخنطة ، فإنها لم تعد تلعب دوراً هاماً كما كانت في الماضي ، بل هبطت في سنة ١٩٤٩ إلى المكان الخامس ، ولم تبلغ غير ٥٨ ٪ من حمولتها المتوسطة بالنسبة إلى ما قبل الحرب . ويظهر ان القمح الهندي قد أقصى لمدة طويلة عن حركة النقل الدولية ، في حين ان الأرز لم يعد يذكر إلا بأرقام تافهة. وينطبق هذا أيضاً على مواد النسيج ، التي لم تعد تبلغ في سنة ١٩٤٩

الا أربعة أخماس الحمولة المتوسطة التي كانت تؤلفها قبل الحرب، وذلك بالرغم من وفرة الصوف الأسترالى . والمواد الزيتية أسوأ مركزاً من ذلك كله ، لأنها لا تبلغ ثلاثة أعشار أهميتها السابقة ، بسبب انقطاع مورد فول الصويا من مئدشوريا وهبوط تصدير الفول السودانى من الهند . والمنتجات المعدنية وحدها هي التي استعادت مستواها السابق ، فقد بلغ ما نقل منها مليوناً و ٩٦٣ ألف طن فى سنة ١٩٤٩ ، وكان نصيب المنجنيز كبيراً فى هذا المجموع ، بالنظر إلى أهمية هذا المعدن فى الصناعات المعدنية الخفيفة وفى صناعة الفولاذ .

التوزيع الجغرافى لحركة المرو فى القناة

وإذا وزعنا نشاط الملاحة من الناحية الجغرافية، فإنه يبدو لنا أن فقدان الاقتصاد الزراعى أهميته ، قد أدى إلى اضعاف الدور الممتاز الذى لعبته الهند من قبل ، أو على الأصح دور المناطق الحارة فى آسيا ، وهى التى يتألف منها القطر الهندى وبورما وجزيرة سيلان . فان نصيبها من حركة الملاحة ظل ، بعد حرب ١٩١٤ - ١٩١٨ ، يبلغ ٤٥ ٪ ، ولكن هبط إلى أقل من ١١,٩ ٪ فى سنة ١٩٤٩ .

وهناك طبعاً هبوط فى حركة التبادل مع بعض البلدان كاليابان وجزر الهند الشرقية، وهى التى حالت عواقب الحرب دون استعادتها للمكانة التى كانت تحتلها من قبل فى مضمار التجارة الدولية . ولكن ليس هناك وجه من وجوه ذلك الهبوط يعادل فى أهميته تنحى المناطق الآسيوية الحارة أمام البلدان الحائزة على المادة التى تعد مفتاح التجارة الجديد، ونعنى بها البترول .

فالبلدان الواقعة على سواحل الخليج الفارسى ، التى كانت بعد حرب ١٩١٤ - ١٩١٨ تساهم بما لا يزيد عن عشر حركة النقل بطريق السويس ، قد بلغ نصيبها فى سنة ١٩٤٩ أكثر من ستة أعشار تلك الحركة .

فمحور النشاط قد انتقل إذن من الهند إلى الشرق الأوسط . ولكن لا ينبغى أن نستنتج من هذا ان منطقة نفوذ قناة السويس قد ضاقت . بل إنه يبدو ان الأمر عكس هذا ، إذا أخذنا بعين الاعتبار توزيع حركة الملاحة على القارات التى تساهم فى هذه الحركة .

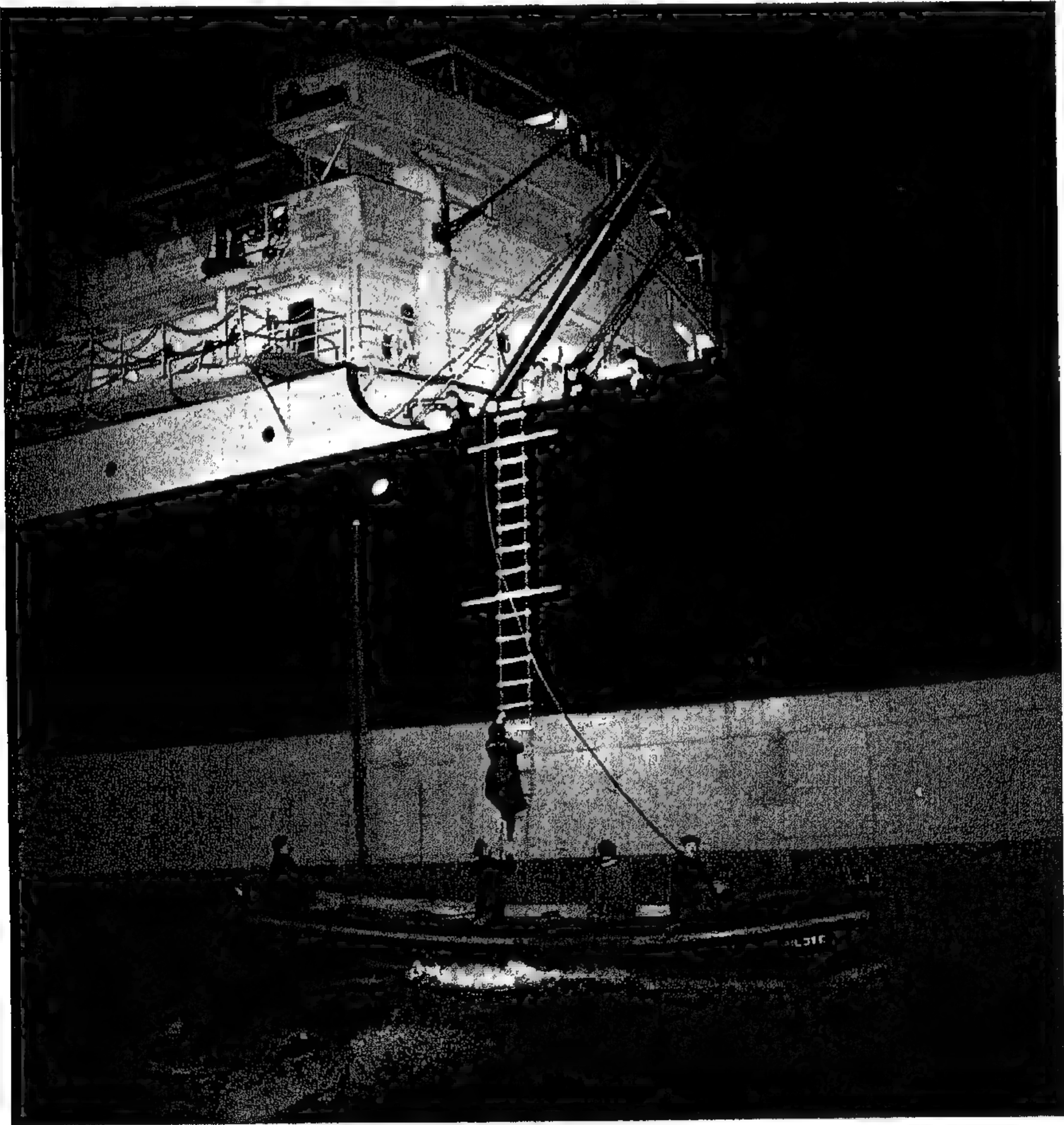
فانه يتضح لنا من ذلك ان الدائرة التى منفذها قناة السويس آخذة فى الاتساع .

فأوروبا التى كانت مصدر أو وجهة ٩٠ ٪ من البضائع المرسله فى سنة ١٩٣٧ بطريق القناة، لم تصدر أو تتلق من البضائع التى أرسلت بالطريق ذاتها فى سنة ١٩٤٩ إلا ما لا يكاد يبلغ ٧٠ ٪ فقط إذ أنه فى خلال هذه المدة ، ارتفع نصيب الولايات المتحدة من ٤,٥ ٪ إلى ٢٠ ٪ ،

ونصيب افريقيا الشمالية من ٥ ٪ إلى ٧,٦ ٪ ، وذلك على الخصوص بفضل صادرات مصر ووارداتها ، التي بلغت ٦ ٪ من هذه النسبة .

وهذا التطور في توزيع حركة النقل عبر قناة السويس على مختلف القارات ، عائد بصورة خاصة إلى اتساع حركة نقل البترول ، وان كانت هناك منتجات أخرى كان لها في ذلك بعض الأثر أيضاً . فالولايات المتحدة مثلاً قد زادت مقادير ما تصدره من حنطها ومنتجات مصانعها . وزادت مصر مقادير ما تصدره من الملح والفوسفات والحنطة والقطن .

ويتضح من هذا ، ان بلداناً جديدة تحوز مكانة خاصة في حركة الملاحة ، ومن بينها مصر التي يزداد مركزها أهمية يوماً عن يوم ، بحيث لم يعد صحيحاً الادعاء اليوم بأن قناة السويس ، التي حفرت في أرض مصرية ، لا تزال في منحى عن نشاط مصر الاقتصادي .



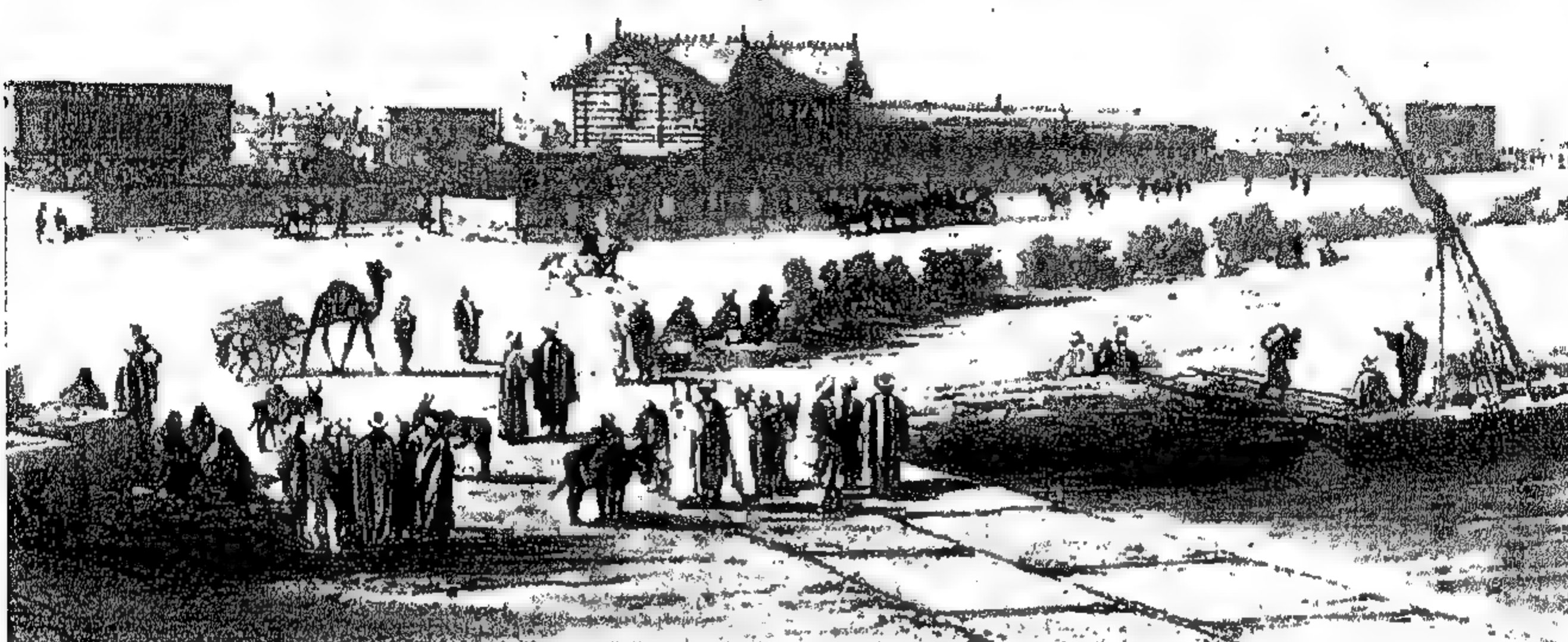
مرشد يصعد ليلاً على سفينة

قناة السويس في أثناء الحرب العالمية الأخيرة

ان اعلان الحرب لم يأخذ شركة قناة السويس على غرة. فقد استمدت درساً من تجربة سنة ١٩١٥ ، ولم تكن تجهل ان القناة ستكون هدفاً هاماً من الدرجة الأولى للدول المتحاربة . ونصوص فرمانات الامتيازات تحتم على الشركة أن تضمن حرية مرور السفن في جميع الظروف . ولهذا فان الشركة قد اتخذت ، في السنوات التي سبقت نشوب الحرب ، تدابير دفاعية بحتة تجعل في مقدورها في حالة وقوع اعتداء عليها ، أن تضمن حماية موظفيها واستمرار العمل في مختلف أقسامها ، مع المحافظة على حيادها الدقيق .

فقد تم توسيع شبكة الخطوط التليفونية الممتدة تحت سطح الأرض توسيعاً كبيراً ، لتأمين مواصلات تليفونية سريعة مضمونة بين مدن البرزخ الأربع ومحطات القناة ، وأنشئ في كل من المدن الكبيرة - بورسعيد وبورفؤاد والاسماعيلية وبور توفيق - مركز للقيادة مبنى بالأسمنت المسلح ، يتيسر منه الاشراف على إدارة حركة المرور في القناة ووسائل الدفاع السلي . وعنى بتعزيز أدوات مكافحة الحريق وتعويم السفن الغارقة . فقد كان واضحاً بدون أدنى شك أن الهجوم على القناة سيرى على الخصوص إلى شل حركة الملاحة فيها بتعطيل إحدى السفن في مجراها . ولاتقاء التعرض لهذا الخطر ، قامت الكراكات بتوسيع القناة إلى مائة متر في مكانين ، عند الكيلومتر ٢٢ والكيلومتر ٤٠ ، بحيث أصبح مستطاعاً جر البواخر المهددة أو المعطوبة إلى خارج مجرى القناة . ومن ناحية أخرى ، أقامت الشركة بمالديها من وسائل ومواد ، سدوداً في الموانئ عند منافذ القناة لمنع كل محاولة لاقتحامها ، في حالة اقدام أية سفينة على استخدام القناة لأعمال حربية . وتم تجهيز بعض القاطرات البحرية تجهيزاً خاصاً . ليتيسر إعدادها عند الاقتضاء كوجندات لكسح الألغام وأخيراً أجريت تجارب لسير البواخر ليلاً في القناة وبدون الاستعانة بالمصابيح الكاشفة . وهكذا كانت جميع تدابير الوقاية قد أصبحت تامة في برزخ السويس ، وكانت جميع وسائل الأمن قد درست درساً وافياً ، بحيث لم يحدث أي اضطراب في تطبيقها ، عندما أعلنت الأحكام العرفية في أول سبتمبر ١٩٣٩ .

ومنذ اليوم الثالث من سبتمبر ، وضعت السدود العائمة المزدوجة في أماكنها ببورسعيد وبور توفيق ، وأرسلت البواخر الخطرة المحملة بترولاً أو متفجرات ، إلى البحيرة المرة الكبرى .



مسكن فردينان دى ايسيس بالاسماعيلية حوالى سنة ١٨٦٩
(عن رسم بالالوان المائية بريشة ريو)



مسكن فردينان دى ايسيس سنة ١٩٢٩

ومنذ اليوم الرابع من سبتمبر ، اتخذت هذه البحرية قاعدة لتنظيم القوافل الذاهبة في اتجاه البحر المتوسط .

وفي أثناء الحرب ، تفاوت عدد البواخر التي اجتازت القناة ، واختلفت الشروط التي سار بها العمل ، حسب الظروف التي تعرضت فيها القناة للأعمال الحربية . وكان لا بد ، في هذا الصدد ، من مواجهة الاعتداءات المباشرة المحتملة ، والغارات الجوية ، وخطر الألغام الناتج عنها . ومن ناحية الملاحة نفسها ، نشأت شيئاً فشيئاً عقبات جديدة أضيفت إلى المصاعب المألوفة وقت السلم ، كتخفيض عدد العلامات المضاءة ، وإضعاف الانارة على ظهور السفن بسبب التدابير الوقائية التي اتخذت فيها ، وتضييق خط المرور في مجرى القناة بسبب حطام السفن الغارقة.

وفي بدء الحرب ، لم يحدث أى نشاط عسكري في الشرق الأدنى . ولم تواجه الشركة غير المسائل الخاصة بتنظيم العمل ، والناشئة عن رحيل المجندين في منطقة البرزخ ، وعن التعديلات المختلفة التي طرأت على الملاحة في البحر المتوسط . ففي خلال الشهور التسعة الأولى ، استمر عبور البواخر في القناة ليلاً بدون قيد وباستخدام المصابيح الكاشفة . ولكن عندما دخلت إيطاليا الحرب أصبح برزخ السويس معرضاً للغارات الجوية المنطلقة من قواعدها في جزر الدوديكانيز . وازدادت الحالة حرجاً فيما بعد باحتلال الألمان لجزيرة كريت . وبالرغم من إلغاء العلامات المضاءة وتحريم استخدام المصابيح الكاشفة منذ العاشر من شهر يوليو ، فإن رؤية خط القناة المائي خلال رمال الصحراء ظل أمراً ميسوراً . وقد هوجمت منطقة القناة في الواقع مهاجمات مباشرة بالمدافع الرشاشة ، والقنابل الحارقة ، والقنابل المتفجرة التي يتراوح وزنها بين ٥٠ كيلوجراما والـ ألف كيلوجرام ، وأخيراً ألقيت فيها ألغام بالمظلات . وكان قدوم الطائرات الألمانية والإيطالية يعرف عادة قبل نحو ربع ساعة . وكان رقباء المحطات يتابعون طيرانها لحظة لحظة من المراكز المعدة للرقابة . وكانت وسائل الدفاع معدومة في بادئ الأمر ، فكانت الطائرات تحلق بحرية فوق القناة من أولها إلى آخرها ، وتهبط أحياناً إلى ارتفاع المحطات نفسها ، بدون أن تلاقى أية مقاومة . غير أن غاراتها لم تكن في الشهور الأولى ذات أثر فعال يذكر . فقد ألقيت القنابل للمرة الأولى في ٢٨ أغسطس ١٩٤٠ ، وتكرر مثل هذا سبع مرات في بحر السنة . وبلغ مجموع ما ألقى من قنابل حتى أول يناير ١٩٤١ نحو مائة قنبلة لم تحدث أثراً يوثبه به .

وفي خلال هذه المدة ، كانت الجيوش المرابطة في مصر تتأهب للعمل : فسلح الدفاع المضاد للطائرات ، الذي كان ضعيفاً جداً في يونيو ١٩٤٠ ، عزز شيئاً فشيئاً ، وتعددت بطاريات المدافع ، والأنوار الكاشفة ، والصواريخ المضيفة . ثم انشئت مراكز للرادار . وظهرت في الجو



(حقوق النشر محفوظة لوزارة الطيران البريطانية)

... ان رؤية خط القناة المائي خلال رمال الصحراء كان امرا ميسورا

طائرات المطاردة في النهار ، ثم في الليل . وفي سنة ١٩٤٢ . أعدت سلاسل من البالونات كانت تربط عند المساء إلى عوامات مائية ، فتتألف منها شبكة من الأسلاك تمتع الطائرات من مواصلة التحليق فوق القناة بخط مستقيم ، وتحول دون إصابة القنابل أهدافها بدقة .

غير ان الأمر لم يكن محصوراً في رد غارات العدو ؛ فان اصلاح الاضرار الناتجة عن الغارات كان يتطلب القسط الأوفر من الجهد . وقد حدث أكثر من مرة أن اضطرت فرق الدفاع السليبي التابعة لشركة القناة ، أن تقوم بمهمتها تحت تساقط القنابل في بورسعيد وبورتوفيق . وحدث أيضاً أكثر من مرة أن قطعت المواصلات التليفونية ثم تولى الموظفون التابعون لقسم الاشارات إعادتها الى حالها في أقرب ما يمكن من الوقت .

وفي سنة ١٩٤١ ، نشأت عن وجود الألغام الملقاة بالمظلات مشاكل دقيقة . فان الغارات كانت دائماً تحدث في الليل ، ولم يكن متيسراً معرفة المكان الذي سقطت فيه الألغام ولا نوعها . أما الوسائل المؤدية إلى العثور عليها واتلافها ، فانها كانت تختلف باختلاف الألغام الآلية ، أو المغناطيسية ، أو الصوتية ، وأخيراً ، كان هناك كثير من الألغام التي لا تصبح خطرة إلا بعد مضي مدة من الزمن ، أو بعد مرور بضعة بواخر فوق المكان الذي استقرت فيه .

وقد تعرض ربابنة البواخر ومرشدو الشركة لأخطار جسيمة ، بالرغم من الجهود التي بذلت لتأمين سلامة الملاحة . وكانت الكراكات ، والطائرات المجهزة بأسلاك حلزونية مغناطيسية ، والناقلات البحرية التابعة للشركة والمجهزة بآلات رفع الألغام تقوم كل يوم بكسح مجرى القناة . وقد أدى هذا العمل إلى ضياع احدى الناقلات والزورق السريع «دار» الذي كان قد حول إلى كاسحة الغام صوتية .

وجربت الشركة نوعاً من الشباك تغطي القناة في أجزائها الصخرية ، فتمكن من تحديد نقط سقوط القذائف . وأخيراً دلت التجارب على أن مراقبة مكان سقوط القذيفة بواسطة موظفي المحطات مباشرة ، كلما كان ذلك ممكناً ، هي الوسيلة المؤدية إلى أحسن النتائج . ولهذا ، فقد أنشئت على طول القناة وعلى المنافذ المؤدية إلى البحيرات ، مراكز للمراقبة ، يمكن منها بتقدير مزدوج على دفعتين ، تحديد المكان الذي اخترقت فيه الألغام سطح الماء . وغهد بنوبات الحراسة إلى القوات المصرية التي قامت بمهمتها على أحسن وجه ، بقيادة الدسوقي باشا ، وساهمت بكيفية فعالة في الدفاع عن القناة .

وفي سنة ١٩٤١ تعرض برزخ السويس لأوسع الغارات الجوية نطاقاً . فقد حل الألمان محل الايطاليين ، وتولوا القيام بالغارات بأنفسهم ، فركزوها على البواخر والموانئ الواقعة على طرفي



بحيرة التمساح حوالى سنة ١٨٦٩
(عن رسم بالألوان المائية بريشة ريو)



بحيرة التمساح سنة ١٩٢٩

القناة وخصوصاً على الأجزاء الصخرية منها ، حيث المحاولات لتعطيل المرور أقرب إلى النجاح منها في الأجزاء الأخرى .

ففى سنة ١٩٤١ حدثت ٤٨ غارة على القناة. وبلغ النشاط ذروته فى صيف تلك السنة . ولكن الغارات أسفرت عن عواقب خطيرة على الخصوص فى أوائل السنة ، وذلك بفضل المفاجأة وبطء اعداد وسائل الدفاع .

فان غارة ٣٠ يناير أحدثت فى القناة نفسها اضراراً جسيمة ، لم يدرك مداها ولم تعرف نتائجها المباشرة لأول وهلة .

ففى تلك الغارة القيت الألغام بواسطة المظلات للمرة الأولى . ولم يكن مبلغ الخطر الناجم عن هذه الألغام قد عرف بعد على حقيقته ، كما ان وسائل المراقبة لتحديد أماكن سقوطها لم تكن مستوفية بعد . وقد حدد موقع تسعة ألغام منها على ضفتى القناة ، سقط بعضها فى الرمال ولم ينفجر . ولكن عدد الألغام التى سقطت فى مجرى مرور السفن كان موضع الشك . وقامت الكاسحات والطائرات بكسح القناة مرة أولى ، فاعتقد ان هذا العمل كان كافياً واستؤنفت الملاحه فى القناة بين الاسماعيليه والبحيرة الكبرى منذ أول فبراير ، بعد أن كانت قد توقفت فى الجزء الجنوبي من القناة . وفى اليوم التالى كانت الباخرة «دومنيون مونارك» وحمولتها ٢٧ ألف طن تسير فى طليعة احدى القوافل ، فافلتت بقليل من الكارثة ، إذ انفجر لغم على مسافة ثلاثماية متر من مقدمتها ، بفعل طائرة من طراز ولنجتون ، كانت تواصل المرور زيادة فى الاحتياط .

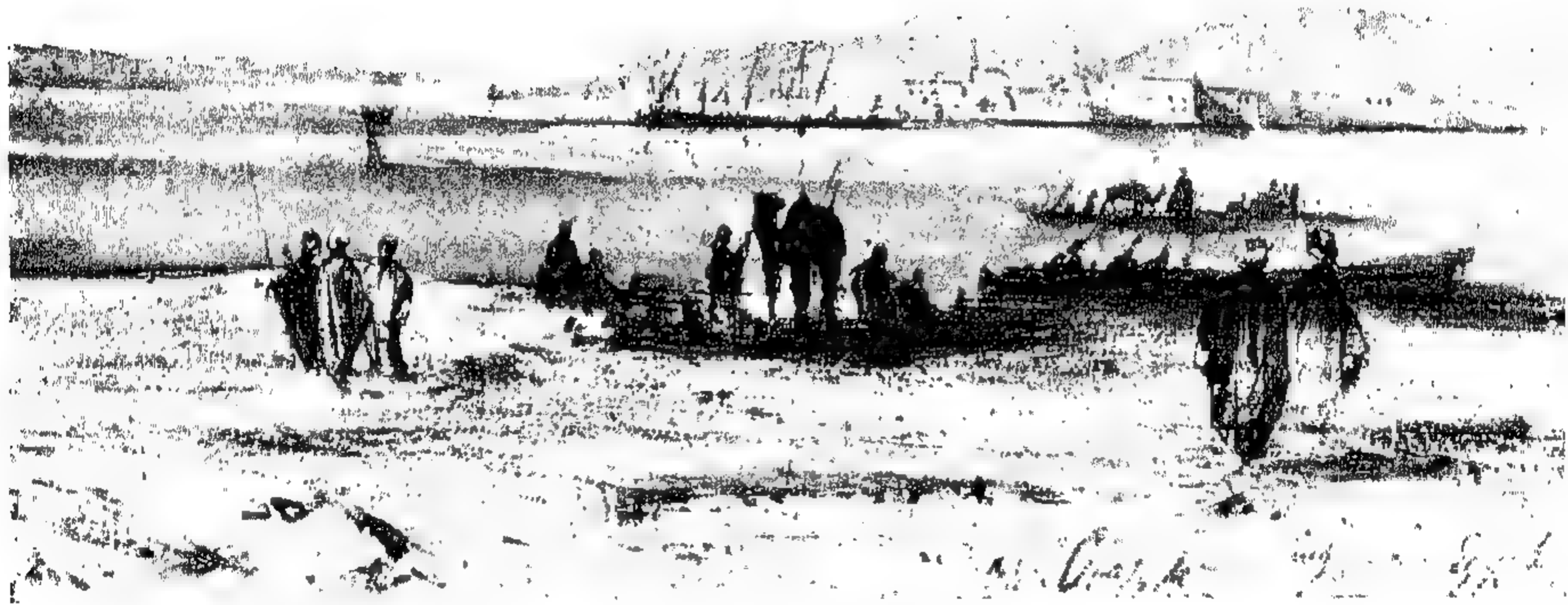
وحدث أيضاً بعد يومين ، أى فى ٣ فبراير ، أن مست الباخرة «دارونتال» وكان ترتيبها الخامسة فى قافلة قادمة من الشمال ، لغما أحدث عطلا فى سكرانها ، وثغرة تدفقت منها المياه الى مؤخرتها . وتيسر جر هذه الباخرة الى خارج مجرى الملاحه قبل فوات الوقت فتراكت إلى الشاطئ .

وفى ٤ فبراير ، كانت الباخرة القديمة «أغيوس جورجىوس» تسير فى قافلة وترتيبها الثالثة عشرة ، فحطمها لغم عند الكيلومتر ١٤١,٨ وتمكنت القاطرتان «أطلس وهرقل» وهما الوحيدتان القويتان التابعتان للشركة ، من رفع مؤخرة الباخرة المعطوبة من المجرى ، ولكن هذه الحادثة أسفرت عن تضيق شقة المرور فى الجزء البالغ عمقه عشرة أمتار ، فأصبح العرض هناك لا يتجاوز ١٨ متراً .

وفى ٥ فبراير ، انفجر لغم مغناطيسى عند الكيلومتر ٨٣,٦ فنسف الباخرة «رانى» وبالرغم من اسراع القاطرة «تيتان» وهى وحدة أخرى تابعة للشركة ، إلى نجدها ، كانت النتيجة أن ضاق عرض المجرى هناك فأصبح لا يزيد على ٣٠ متراً على عمق عشرة أمتار .

وأخيراً ، وقعت ثلاثة حوادث في ٦ فبراير : فقد غرقت الناقلة ٣٤ التابعة للشركة عند الكيلومتر ١٣٨,٧ : والناقلة ٣٩ المجهزة ككاسحة الغام عند الكيلومتر ١٣٧,٥ : والصندل المغناطيسي الذي كانت تجره الباخرة « كونراد » عند الكيلومتر ٨٤,٣ .

وهكذا تكون الغارة التي وقعت في ٣٠ يناير والتي ألقى خلالها ١١ لغماً في مجرى مرور السفن بالقناة ، قد أسفرت عن ضياع أربع سفن ضياعاً نهائياً ، وتعطيل سفينة خامسة ، كما أسفرت أيضاً عما هو أشد خطورة من ذلك ، إذ أن القناة أصبحت غير صالحة إلا لمرور السفن التي يقل غاطسها عن ثمانية أمتار ، والتي لم يبق لمرورها غير منفذ عرضه ٢٦ متراً .



السويس قبل شق البرزخ
(عن رسم بريشة كرابليه)

وأجريت في الحال أعمال لرفع بقايا السفن الغارقة أو تقطيعها ، بينما كانت الكراكات تواصل كسح القناة وتوسع عرض المجرى حول البواخر الغارقة فيه . وبالرغم من العقبات التي اعترضت هذه الأعمال ، فقد استؤنفت الملاحة في القناة في الحادى عشر من فبراير ، أى بعد مرور ١٣ يوماً تخللها وقوع الحوادث أو تعطيل الحركة . وخصصت الشركة مرشدين إخصائيين وقاطرات بحرية للمناطق التي أصبحت الملاحة فيها مخوفة بالصعوبات بسبب حطام السفن الغارقة .



بورتوفيق سنة ١٨٦٩
(عن رسم بالالوان المائية بريشة ريو)



بورتوفيق سنة ١٩٢٥

وبعد التجارب الأولى؛ التي أسفرت عن مرور بعض السفن التجارية الراسية في البحيرة المرة الكبرى منذ وقوع الغارة ، قامت حاملة الطائرات « إلوستريوس » بحركة رائعة فاجتازت القناة في الممر الضيق بجانب الباخرة « راني » الغارقة .

ولكن الحادث الذي أثار المخاوف حقاً هو مرور حاملة الطائرات « فورميدابل » في أوائل مارس ١٩٤١ . فان أعمال التطهير كانت قد أعدت منفذاً للمرور إلى جنب الباخرة « أغويوس جورجوس » يبلغ عرضه ٣١ متراً على أدق تقدير ، في أحسن ساعات المد . فكان ينبغي إذن أن تجتاز هذا المضيق بدرجة عرضها ٢٩ متراً وحمولتها ٢٨٥٠٠ طن ، بدون احتمال تخفيفها في أي حال . وقد رضى قسم الملاحة بالشركة أن يقوم بهذه المجازفة بالرغم من خطر تعريض القناة لتعطيل نهائي ، إذا سد الممر بين الباخرة الغارقة والضفة المرتفعة . وفي ٧ مارس ، تقدمت حاملة الطائرات « فورميدابل » حتى مدخل الممر وربطت إلى الضفة المقابلة للباخرة الغارقة ولكنه لم يعد من المستطاع تحريكها من هذه النقطة وانقضت ثلاث ساعات فشلت فيها جميع الجهود لتحريك البارجة من مكانها ، بالرغم من أن التيار كان مواتياً ، وبالرغم من استخدام قاطرتين قوة كل منهما ثلاثة آلاف حصان ، وأمراس كانت تنقطع الواحدة بعد الأخرى . وأخيراً ، وبدون سبب ظاهر ، نجحت هذه الجهود المشتركة ، وتمكنت حاملة الطائرات « فورميدابل » من المرور بين ضفة القناة والباخرة الغارقة ، وكان ذلك عند الشفق ، فواصلت سيرها في الظلام الدامس ، بدون مصابيح كشافة ، ولا علامات ارشاد مضيئة ، فاجتازت المسافة التي كانت تفصلها عن البحيرة الكبرى ، أي ٢٦ كيلو متراً . ولم يحدث أن ارتطم سكانها ولا مراوحها بشيء خلال هذه الرحلة .

وهذه العملية ، إن لم تكن أخطر العمليات التي قام بها موظفو الشركة خلال الحرب ، فهي على كل حال أصعبها .

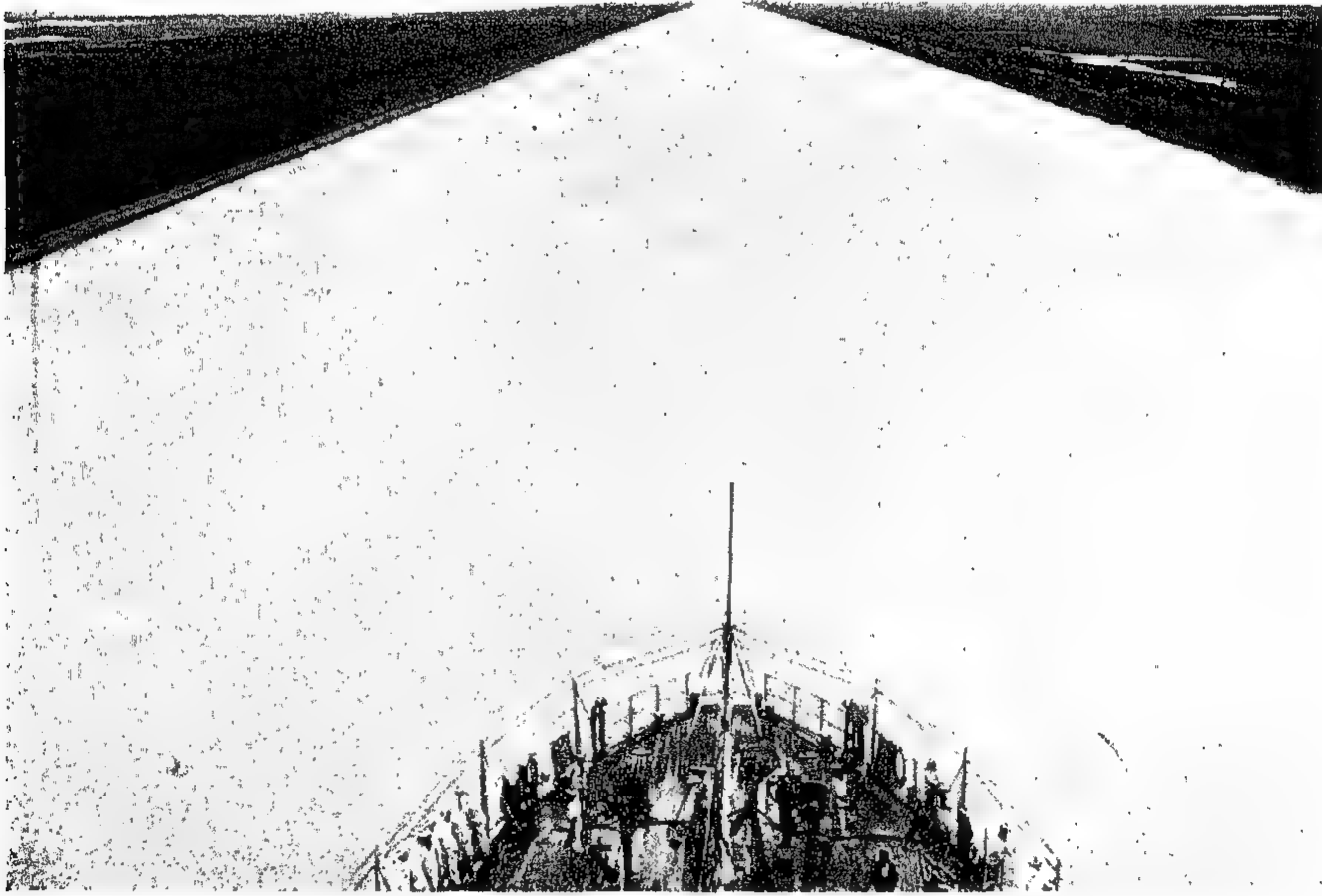
وغارة ٣٠ يناير ١٩٤١ ، التي أطلنا الحديث عنها ، كانت الغارة الوحيدة التي أثرت تأثيراً كبيراً في حركة الملاحة في القناة ، وذلك بسبب وقوعها فجأة . وقد تابعت الغارات فيما بعد ، ولكنها لم تحدث أضراراً تذكر ، بالرغم من أنها كانت تزداد عنفاً يوماً عن يوم .

وذلك أن التدابير الدفاعية تعددت وجاءت كلها مكلفة بالنجاح . فالتوافل كانت تسير وراء الكاسحات في الأماكن التي يشك في خلوها من الألغام . وعولجت البواخر والقاطرات بحيث فقدت قوة جاذبيتها وذلك لدفع خطر الألغام المغناطيسية عنها . أما الألغام الصوتية ، التي تنفجر

بتأثير الارتجاج ، فقد اتخذت أيضاً الاحتياطات لتجنب ضررها ، وذلك بتخفيف سرعة البواخر التي تسير بالآلات ، أو بجرها بواسطة القاطرات بعد وقف آلاتها وقفاً تاماً .

ولم يحدث حتى نهاية الحرب غير حادث واحد آخر ، وذلك عندما نسفت البخرة «تاينفلد» بنعل لغم عند الكيلومتر ١٥٣,٢ في ٥ أكتوبر ١٩٤١ . وقد تيسر جر هذه البخرة إلى ضفة القناة بدون أن تسد مجراها .

وعلى هذا ، تكون الغارات الجوية التي شنتها أسراب عديدة على القناة نفسها ، وعددها ٦٤ غارة خلال الحرب ، قد أسفرت عن تعطيل الملاحة في القناة مدة ٧٦ يوماً فقط . وبفضل التدابير الدفاعية التي اتخذت ، لم ينجح العدو في تعطيل حرية مرور البواخر تعطيلًا يذكر .



القناة بين بورسعيد والاسماعيلية

وفي موانئ البرزخ ومدنه ، لم يكن نجاح طائرات العدو أوفر مما ذكرنا .

ففي بورسعيد ، سقط عدد كبير من الضحايا في الحى التجارى . وفي الميناء دمر الحريق مخزنًا كبيراً في حوض شريف . وغرقت البخرة «باتراى» بفعل القنابل . وأصيبت ثلاث بواخر أخرى باضرار ، وهى البواخر «بروتوباباس - وسيتى أوف كلكوتا - وبيستلفورد» وانفجرت البواخر الثلاث «هاف - ومونت أولبوس - وفريد» في مدخل الميناء بفعل الألغام ولكنها لم تسد المدخل .



سفن زوارق شراعية في بحره السمناح



منظر لبحيرة السمناح كما تبدو من حدائق الاسماعيلية
وتد ظهرى الماخرة النصب التذكارى للدفاع عن القناة (١٩١٤-١٩١٨)

وبالرغم من أن مدينة الاسماعيلية لم يكن لها أية أهمية عسكرية ، فقد كانت هدفاً لست غارات أُلقيت فيها القنابل . وقتل نحو مائة شخص في ليلة ٤ - ٥ أغسطس ١٩٤١ . ودمرت بعض المنازل ومجارى المياه وخطوط الانارة . غير أن معظم الغارات ركزت على معسكرات « المعسكر » والمنشآت الحربية المجاورة له .

واشتدت وطأة الطائرات الألمانية خصوصاً على بورتوفيق والسويس . فمعامل تكرير البترول ، ومدخل القناة ، والبواخر الكثيرة التى كانت تنزل الجنود والمعدات الحربية ، كلها كانت أهدافاً على جانب عظيم من الأهمية . ولهذا ، فإن جميع الغارات تقريباً التى شنت على البرزخ كانت تنتهى دائماً بالقاء القنابل على الجزء الجنوبي منه .

وفي ١٤ يوليو ١٩٤١ ، أحرقت الباخرة «جورجيلك» وحمولتها ٢٨٦٠٩ طنسان فغرقت ، ونسفت الباخرة «اسكو» في أول أغسطس ١٩٤١ عند مرفأ الأدبيه ودمر مخزنان في ١٢ سبتمبر ١٩٤١ ، وفي ٢٣ أبريل ١٩٤٢ نسفت الباخرة «جرسى» . وفي ٦ يوليو نسفت ناقلة المواد السائلة «كسكاد» التابعة لشركة القناة بفعل الألغام .

واتخذت التدابير في مناطق البرزخ الثلاث الآهلة بالسكان لترحيل النساء والأطفال إلى القاهرة والوجه البحرى . وكان فريقاً من العمال يقضون الليل في معسكرات أقيمت خارج المدن . ولم تستطع غارات الطائرات في أى مكان أو في أى وقت من الأوقات أن تحد من نشاط الموظفين والعمال في منطقة القناة .

وقد أثبتت الحوادث التى وقعت في الشرق بين سنة ١٩٤٠ وسنة ١٩٤٥ مرة أخرى أهمية القناة الاستراتيجية المترتبة على وظيفتها وعلى مركزها الجغرافى .

وشركة قناة السويس لم تخل في أى وقت من الأوقات ، سواء في أيام الحرب أو في أيام السلم ، بالمهمة الناتجة عن التزاماتها العالمية وذلك بفضل حماية انجلترا ومصر ، اللتان اضطلعتا بالدفاع عنها اضطلاعاً مكثلاً بالنجاح ، وبفضل ما أبداه موظفوها وعمالها من اخلاص مشبع بالحماس .

اعمال شركة قناة السويس في مصر

إذا كان العمل الذي قام به فردينان دى ليسبس قد أثار الإعجاب العام لأنه قرب بين عالمين ، وساعد في الجمع بين مدينتين ، وإذا كان لا بد من وضع هذا العمل في مصاف الحقائق الدولية لكي ندرك كل عظمته ، فلا يجب أن يغرب عن البال ، من ناحية أخرى ، ان هذا العمل قد ترك في مصر نفسها أثراً عميقاً ، له خصائص جديدة بالاهتمام ، وان كان مجهولاً في كثير من نواحيه .

فان انشاء مدن جديدة في الصحراء ، والنصيب الوافر الذي تساهم به شركة قناة السويس في دخل الميزانية المصرية ، ووجود تيار خاص من الأعمال الناتجة عن نشاط الشركة ، كل ذلك يعد من العوامل الجوهرية التي جعلت من قناة السويس عنصراً هاماً من عناصر النشاط الاقتصادي في مصر .

١ - ان الحياة لا تظهر في الصحراء إلا حيث يوجد الماء العذب . ولهذا ، فقد كان لابد من جلب مياه النيل إلى البرزخ قبل البدء بحفر القناة البحرية . وهذا هو الغرض من شق ترعة الاسماعيليه ، التي توصل المياه المأخوذة من النيل في شمال القاهرة إلى مدينة الاسماعيليه . وهناك فرعان آخران ، أصغر منها ، يوصلان المياه إلى بورسعيد والسويس . وقد تولت شركة القناة حفر جزء كبير من هذه الترع ، ولكنها سلمتها فيما بعد إلى الحكومة المصرية ، بموجب اتفاقات مختلفة .

وتوزع المياه العذبة للشرب من ثلاثة مراكز يتم فيها تكرير المياه في الأحواض بطريقة الترشيح البطيء . (يرجع إلى الرسم البياني رقم ١٣ صفحة ١١٧) وهذه الطريقة بطيئة وكثيرة التكاليف لأنها تقتضي بناء أحواض واسعة عديدة وتنظيفها باستمرار . وهي تعرف بطريقة « بوش شابل » ولكنها تعطي ماء نقياً لا مثيل له . ومجرد المقارنة بين الماء قبل تكريره والماء المكرر يثير دائماً دهشة الزائرين واعجابهم ، خصوصاً في أيام الفيضان . وتفحص مياه الشرب دائماً فحصاً دقيقاً للتأكد من صفاتها ، على الخصوص في حالة تفشي الأوبئة . ولا شك في أن النتائج الباهرة التي سجلت في برزخ السويس ، أثناء مكافحة وباء الكوليرا في عام ١٩٤٧ ، عائدة إلى ان السكان كانوا يشربون ماء نقياً ممتازاً .

وقد اضطرت شركة القناة ، منذ بدء أعمال الحفر ، أن تنشئ حواضر لاسكان موظفيها وعملها، وقد شيد لهذا الغرض حوالى ١٤٠٠ منزل ثلثها تقريباً للموظفين والثلثان للعمال. وهذه المساكن تتوفر فيها جميع وسائل الراحة الحديثة وهى من طراز يلائم مناخ المنطقة وتؤجر للموظفين والعمال بايجار زهيد ، وقد كانت نواة نبتت حولها مدن جديدة .



مساكن الموظفين بالاسماعيلية

وقد روعى في تخطيط هذه المدن الناشئة وتنظيمها أن تكون مستوفية لجميع شروط الراحة المتوفرة في المدن . وتولت الشركة القيام بالأعمال الصحية ، وقد أنشأت شبكة المجارى ونظمت رفع القمامات المنزلية . وتولت في الاسماعيلية وبور توفيق العناية بالشوارع والأرصفت والميادين والجبانات ، كما والت مكافحة البعوض بتصريف المياه الراكدة ورشها بالبتروول . ولهذا ، فإن الملاريا التى كانت متفشية في السنوات الأولى من فتح القناة لم يبق لها أثر الآن . وأنشئت في الاسماعيلية وبور توفيق فرق لمكافحة الحريق ، وتوجد فرق أخرى لمكافحة الجردان في الموانئ .

ونصت اتفاقية ٧ مارس ١٩٤٩ على وجوب انشاء مجلس بلدى بالاسماعيلية ، حل محل الشركة في إدارة المرافق التى كانت تقوم بإدارتها .

أما القوة الكهربائية اللازمة لسد حاجات الشركة ، على الخصوص في ورشها العمومية ، وفي عمليات تكرير المياه ، ولانارة ميناء بورسعيد ، فانها تولد في محطتين في بور فؤاد وبورسعيد. وفي وسع الشركة ، علاوة على هذا ، وبالنظر إلى ما تمتاز به منشآتها من دقة واتساع ، أن توفر القوة الكهربائية

اللازمة لانارة مدينة بورفؤاد ، وتساهم مع بلدية بور سعيد فى إنارة هذه المدينة . وانتاج القوة الكهربائية سائر فى ازدياد مستمر . فقد بلغ نحو خمسة ملايين ونصف مليون كيلوات فى سنة ١٩٤٩ . وهناك مشروع سينفذ لتوسيع محطة توليد الكهرباء فى بور فؤاد وادخال التحسينات العصرية عليها .

وفى كل مكان ترى العين حدائق وبساتين وشوارع واسعة غرست على جوانبها أشجار جلبت من الخارج ، بل ترى غابات صغيرة وكل ذلك بمثابة ابتسامة مفرحة ، فى وسط تلك الصحراء القاحلة . وهذا الذى وصفناه هو ثمرة الجهود المتواصلة والعناية المستمرة التى يبذلها القائمون برعاية هذه البساتين ، فيروونها بانتظام ، ويعنون بالشجيرات الصغيرة فى منابتها ، لكي تنمو وتقوى ، ثم تبدو دوحات تزهو بهاماتها مثل أشجار الجزورينا والتين الهندى وغيرها .

وهناك أندية عائلية ورياضية ، وشواطئ للاستحمام يؤمها الكثيرون ، وقد خصصت الشركة مالا وفيراً لانشائها والعناية بها ، وهى تضع فى متناول الموظفين والعمال جميعاً ، وبنفقات قليلة جداً . وسائل ممتعة للانصراف إلى مزاولة معظم الألعاب الرياضية ، بلا استثناء الألعاب التى لا تتوفر مزاولتها عادة إلا لفريق من المحظوظين ، كالتجديف ، والجولف ، والفروسية .



أمام بورسعيد تقع مدينة بورفؤاد التى افتتحها الملك فؤاد فى سنة ١٩٢٦ وتنظم مساكنها الانيقة وحدائقها الفناء وقد انشأت شركة القناة ورشها فيها

وأنشئت مستوصفات وملاجئ للمرضى والناقلين ، مما يجعل الموظفين والعمال يتمتعون بأوفر قسط من الحماية الصحية . ويقوم على خدمة المرضى فيها جراح و١٦ طبيباً يعاونهم نحو مائة ممرض . ومستشفى القديس منصور دى بول بالاسماعيلية ، المشيد فى مكان يمتاز بموقعه الصحى وهوائه الرطب فى الصيف ، يحوى مئتين سرير ، وله ملحقات طبية وجراحية ، وعيادات

لكل فرع من فروع الطب التخصصى ، ومعمل كيميائى ، وقسم للأشعة . وتعمل يد التجديد بلا انقطاع فى المستشفيات وملحقاتها ومعداتنا ، لكى تتناسب دائماً مع عدد من يعملون فى خدمة الشركة ، وتتمشى مع تقدم الطب والجراحة المستمر . ويوشك العمل أن يتم فى بناء جناح للجراحة سيعالج فيه المرضى بأحدث الوسائل التى وصل إليها هذا الفن .

ومن المشاكل التى يواجهها موظفو القناة فى أثناء اقامتهم فى البرزخ مشكلة تعليم أبنائهم . ولمعالجة هذه المشكلة ، دأبت الشركة على تشجيع إنشاء المدارس العديدة وإعانتها بالمال ، وهذه المدارس تعمم الآن التعليم الابتدائى والثانوى .

وفى مضمار المواصلات ، أنشئت شبكات من الطرق والسكك الحديدية والتليفونات ، وعنى باصلاحها وفاقاً لاتساع الحاجة إليها . وقد مدت الشركة الخط الحديدى بين الاسماعيلية وبور سعيد ثم سلمته للحكومة المصرية ، والطريق التى تصل الاسماعيلية ببورسعيد ، والتى قامت على أرضية متينة ثم تحولت إلى طريق عصرية ، لا ينقطع فيها المرور ، وقد تم الآن مدها إلى السويس . وساهمت الشركة علاوة على ذلك بمبلغ ٣٠٠ ألف جنيه مصرى فى إنشاء طريق ثانية تربط بورسعيد بالسويس .

٢ - وبخلاف هذه المنشآت التى غيرت منظر البرزخ الطبيعى ، فان نشاط شركة القناة قد امتد إلى كثير من النواحي التى لا يتناولها البصر ، والتى لا يقل أثرها عن غيرها فى تقدم مصر الاقتصادى والمالى .

فقد أراد فردينان دى ليسبس منذ البدء أن يشرك مصر فى منافع مشروعه ، إما بدعوتها إلى شراء نصيبها من الأسهم ، وإما بتخصيص ١٥ ٪ من الأرباح لها بموجب نظام الشركة .

وقد وجدت الحكومة المصرية نفسها مضطرة ، فيما بعد ، إلى بيع حصتها من أرباح الشركة ، ولكن اتفاقية ٧ مارس ١٩٤٩ أعادت إليها أخيراً صفة الشريك . فالأتاوة التى كانت الشركة تدفعها كل سنة إلى الحكومة تنفيذاً لاتفاق سنة ١٩٣٦ ، وقدرها ثلاثمائة ألف جنيه ، قد ألغيت وحلت محلها حصة تعادل ٧ ٪ من مجموع الأرباح المحملة للسنة السابقة . وقد زادت هذه الحصة على ٨٢٠ ألف جنيه فى سنة ١٩٤٩ .

وعلاوة على هذا ، فان شركة قناة السويس تسدد فى مصر طائفة من الضرائب بلغ مجموعها مليوناً و٩٩٤ ألف جنيه فى سنة ١٩٤٩ . ويحمل بنا فى هذا الصدد أن نضيف إلى هذا الرقم ما تتحمله الشركة من نفقات فى إدارة المرافق الخاصة بالمنافع العامة ، والتى تحدث عجزاً

كبيراً في ميزانيتها ، وعلى هذا يكون مجموع ما يجنيه الاقتصاد المصرى من هذه الأبواب ثلاثة ملايين من الجنيهات تقريباً ، أى نحو ٢ ٪ من مجموع إيرادات الميزانية المصرية .

٣ - وشركة قناة السويس تساهم من ناحية أخرى مساهمة كبيرة فى النشاط الاقتصادى المصرى .

فإنها تفتح أولاً أبواب العمل أمام كثيرين . ففي ٣١ يناير ١٩٥٠ ، كان يعمل فى الشركة ٧٤٠ موظفاً ومرشداً و ٣٩٤٠ عاملاً ورئيس أعمال . وفى سنة ١٩٤٩ بلغ مجموع المرتبات والأجور التى دفعتها الشركة نحو ٤ ملايين و ٢٠٠ ألف جنيه . وتضمن الشركة الرزق لنحو أربعة آلاف أسرة ، ثلاثة أرباعها تقريباً من الأسر المصرية . وإذا فرضنا ان كل أسرة تتألف من خمسة أشخاص ، فيكون المجموع نحو ٢٠ ألف شخص ، أى ما يقرب من ٦ ٪ من عدد سكان البرزخ الذى يقدر عددهم بنحو ٣٥٠ ألفاً ، ويضاف إلى هذا أن الشركة تتعاقد كل سنة مع المقاولين لتنفيذ طائفة من الأعمال ، وقد بلغ ما دفعته فى هذا الباب فى سنة ١٩٤٩ ، نحو ٨٣٠ ألف جنيه .



القناة البحرية والطريق وترعة المياه الحلوة والخط الحديدى

ومما يذكر أيضاً أن الشركة ، بالرغم من أن اتفاقياتها المختلفة مع الحكومة تعفيها من تسديد الرسوم الجمركية عن المواد التي تستوردها مباشرة ، فإنها تعتمد إلى شراء ما يلزمها من آلات ومعدات في السوق المصرية على نطاق يتسع يوماً عن يوم . وفي الأعوام الأخيرة بلغت مشترواتها السنوية في مصر نحو ٤٠٠ ألف جنيه ، وارتفعت إلى ٦٠٠ ألف جنيه في سنة ١٩٤٩ .

وتدفع الشركة أيضاً كل سنة في مصر مبالغ كبيرة لتسديد أرباح قرايطيسها المالية . فمن سنة ١٩٤٢ إلى سنة ١٩٤٧ ، دفعت الشركة من هذا القبيل نحو خمسة ملايين ونصف من الجنيهات المصرية . وينبغي أن لا يغرب عن البال أن شركة قناة السويس واحدة من المؤسسات القليلة في العالم التي تضمن تداول سنداتها على أساس سعر الذهب في نيويورك . ولا يخفى على أحد أن سندات قناة السويس ، بما لها من مكانة وشهرة ، من القرايطيس التي تساهم مساهمة فعالة في تنشيط حركة أسواق القرايطيس المالية المصرية .

وأخيراً ، فإن شركة القناة تأخذ أيضاً نصيبها الوافر في تعادل الميزان المالي المصري . فإن المعاملات الخاصة بها قد أسفرت ، في سنة ١٩٤٩ ، وهي السنة الأخيرة التي عرفت نتائجها ، عن رصيد لصالح مصر يزيد بكثير عن ٩ ملايين من الجنيهات .

وما يعتمد أصحاب السفن الأجانب إلى الحصول عليه من العملات الأجنبية لتسديد رسوم المرور في القناة تلتفت به إدارة النقد المصرية دون سواها . وقد بلغت قيمة هذه المبالغ في سنة ١٩٤٩ نحو ٥ ملايين و ٧٠٠ ألف جنيه ، فيما يخص العملات الصعبة وحدها (الدولار والفرنك البلجيكي والفرنك السويسري) وأخيراً لا يخفى أن توقف السفن في بورسعيد هو مصدر حركة للسياحة لها أهميتها .

وإذا كان نشاط شركة القناة يؤثر في مجمل الاقتصاد المصري إلى حد لا يستهان به ، فإن أثره يبدو واضحاً جلياً بصورة خاصة في محافظتي بورسعيد والسويس . فقد أسفر حفر قناة السويس عن إيجاد إقليم مصري جديد . يتسع ازدهاره مع الأيام ، في بقعة كانت من قبل صحراء قاحلة بين بحرين .

ولدينا شهادات طائفة من الكتاب والمسافرين عن حالة هذه المنطقة قبل حفر القناة .

فقد قال نابليون في وصف حملاته العسكرية في مصر وسوريا ، أن هناك ست صحارى تابعة لمصر ، وأن « الصحراء السادسة هي برزخ السويس » .

وإليك من ناحية أخرى ، وصف السويس كما كتبه ادمون كومب ، نائب قنصل فرنسا ، في سنة ١٨٤٠ . فقد قال : « ان السويس ، بالرغم من أهميتها التجارية ، مدينة صغيرة تكتنفها أسوار قديمة مدعمة بأبراج مهتمة ... ولكن في سوقها موارد مختلفة ، وان كانت البقاع المحيطة بها قاحلة ... فالبصر لا يقع حول المدينة على أثر لنبات والاراضي المجاورة لها تطفو عليها الرمال الجلباء ، فبعثاً تبحث العين عن قليل من الخضرة والظلال ».

ولم يكتب كلوت بك ، في مذكراته التي دونها حوالى سنة ١٨٣٥ ، ما يشرح المصدر أكثر من سواه بالنسبة إلى السويس . فقد قال : « ان هذه المدينة ، التي يبلغ عدد بيوتها نحو مائة بيت ، وسكانها نحو ٣٥٠٠ ، تقع في نهاية الخليج العربي . ومنظرها ، وهندستها ، وأزياء أهلها ، ولغتهم ، وعاداتهم ، كل ذلك يختلف عما هو في أنحاء مصر الأخرى . والأرض التي تحوطها في حالة قصوى من الجذب ، فلا يرى فيها أثر لنبات . وماء الشرب معدوم فيها على الاطلاق ، مما يضطر معه السكان إلى الذهاب لأخذ ما يلزمهم من الماء من عيون موسى ، الواقعة على مسافة خمسة فراسخ من هناك ، في الناحية المقابلة من البحر . وفضلا عن ذلك فان هذه المياه مالحة . ولكن قافلتنا كانت لحسن الحظ قد حملت معها من مصر قرباً مملوءة ماء ».

وكتب فردينان دى ليسبس بدوره يقول : « قررنا القيام برحلة للكشف عن البرزخ . وكنا أربعة أشخاص احتجنا إلى ما لا يقل عن خمسين جملا ، منها ٢٥ جملا لحمل الماء اللازم لنا لاجتياز هذه الصحراء ... وفي سنة ١٨٥٤ ، كانت قافلتنا تجتاز حوض البحيرات المرة ومعها المياه والزاد والخرفان والدجاج ، وبخلاف هذه الحيوانات ، لم تكن توجد ذبابة واحدة في تلك الصحراء الرهيبة » . (المذكرات اليومية والوثائق ، السلسلة الخامسة) .

وبعض البيانات تكفي لاثهار المرحلة التي قطعت منذ ذلك العهد ، الذي تفصلنا عنه مدة تقل عن قرن واحد .

فان سكان البرزخ ، الذين كان عددهم لا يتجاوز بضعة آلاف عندما بدأت أعمال الحفر ، يقدرون اليوم بأكثر من ٣٥٠ ألفا ، وهم في ازدياد مستمر .

ويتضح من نتائج احصاء ١٩٣٧ ، وهو الأخير المعروف ، ان المهن موزعة كالاتي :

٧ . % في الأعمال الزراعية .

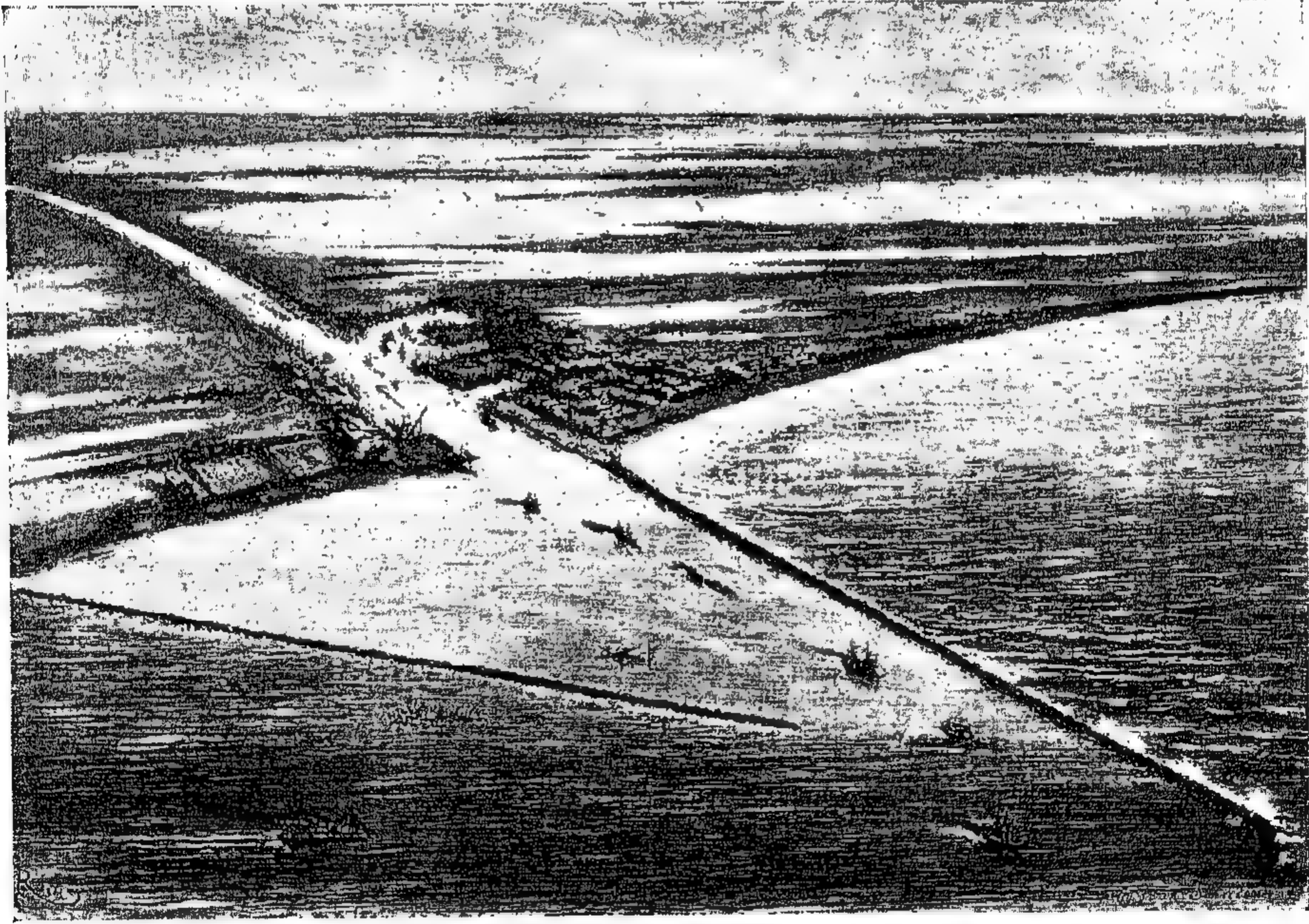
٩ . % في أعمال النقل .

١٦ . % في التجارة .

٢٠ ٪ في الصناعة .

٤٨ ٪ في المهن المتنوعة .

وقد أدت عمليات توصيل المياه إلى اتساع نطاق الزراعة على امتداد ترعة الاسماعيليه وفي البرزخ ، وبصورة خاصة في الجهات الواقعة بين البحيرات المرة وترعة الاسماعيليه ، وبين الاسماعيليه والمصب (الدفرسوار) وفي منطقة بور سعيد، وأخيراً بين الاسماعيليه والقاهرة . واتساع الأراضي الزراعية من أبرز المظاهر الجغرافية في منطقة القناة: ففي كل سنة تنزع أرضاً جديدة من الصحراء . ومساحات كبيرة من الأرض، لم تكن في الواقع من قبل لا من نصيب اليابسة ولا من نصيب البحر ، يتم تطهيرها بانتظام من الرواسب المالحة ، وتسويتها على سمك نصف متر ، واعدادها لزراعة الحبوب . وهكذا تم زرع أو اصلاح حوالى ٦٦٠٠٠ فدان (٢٨٠٠٠ هكتار) تبلغ قيمتها حوالى ١١ مليوناً من الجنيهات المصرية وتدر دخلاً سنوياً قدره ٨٥٠ ٠٠٠ جنيه تقريباً .



بورسعيد سنة ١٨٦٩

غير ان هذه النتائج ، وان كانت ذات مظهر رائع ومدعاة للتشجيع ، إلا أنها لا تزال محدودة في نطاقها . ويبدو أن كمية المياه المتوفرة لأعمال الري ، من جهة ، وشكل مسطح

الأرض من جهة أخرى ، لا يسمحان في الظروف الراهنة بزيادة المساحات القابلة للزراعة زيادة كبيرة . ففي حين ان عدد المنصرفين إلى الأعمال الزراعية في مصر كلها يبلغ نحو ٥٨ ٪ من عدد السكان العاملين ، يسترعى نظراً ان هذه النسبة لا تتعدى ٧ ٪ في برزخ السويس . ولا يستأثر صيد الأسماك ، من جهته ، إلا بحزاء يسير من نشاط السكان بالرغم من اتساع نطاقه اتساعاً يذكر . ففي بورسعيد نحو ٣٠ سفينة و ٣٥٠ زورقاً للصيد ، تستخرج من السمك ما يبلغ متوسط زنته ١٢ طناً كل يوم ، وهناك نحو ألف وخمسمائة أسرة تعيش من تجارة الأسماك . وستنشئ الشركة عن قريب حوضاً مخصوصاً لمراكب الصيد ببورسعيد .



(حقوق النشر محفوظة لوزارة الطيران البريطانية)

بورسعيد سنة ١٩٤٦

بورسعيد تنمو تقريبا على نمط نمو التجارة

وبالنظر إلى ما تقدم، فقد كان لابد لبرزخ السويس من الاتجاه في نهضته إلى ناحية أخرى.

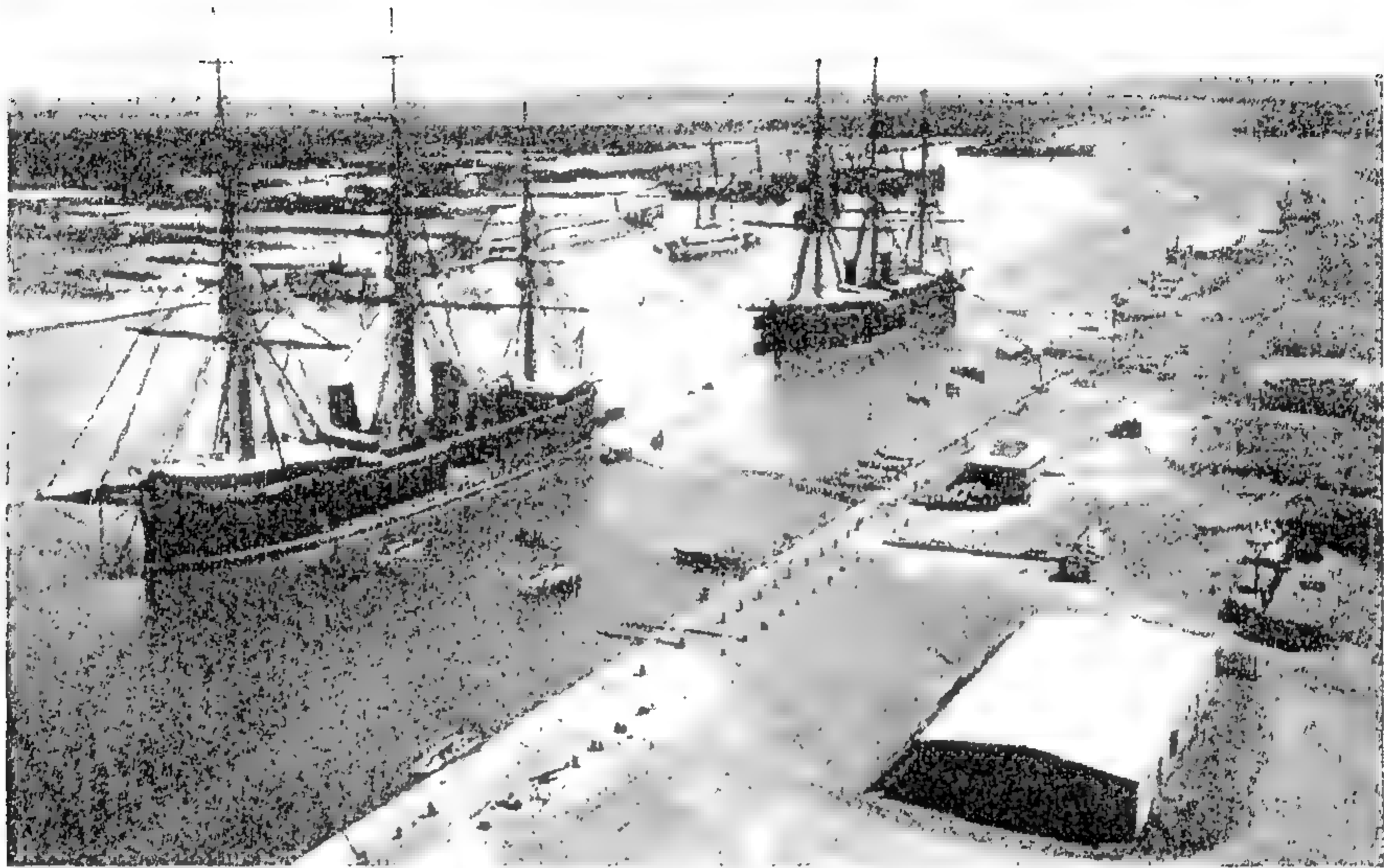
فان المقارنة بين الرسومات البيانية الخاصة بحركة البواخر في مينائى الاسكندرية وبورسعيد، تدل على أن الحركة في بورسعيد تفوق الحركة في الاسكندرية بنسبة تتزايد مع مرور الأعوام، بالرغم من اتساع النشاط في ميناء الاسكندرية اتساعاً جديراً بالاعتبار . ومما يجدر ذكره ان هذه النسبة قد انعكست في خلال الحربين العالميتين الأخيرتين ، بسبب ما صحبهما من هبوط في التجارة العالمية .

وعلى هذا ، يكون النشاط الاقتصادى في برزخ السويس إذن ذا صبغة تجارية وصناعية. وتكيفه مرتبط بحركة المرور في القناة . ومدن بور سعيد والاسماعيلية والسويس وبور توفيق تتمشى في تقدمها مع تقدم التجارة العالمية .

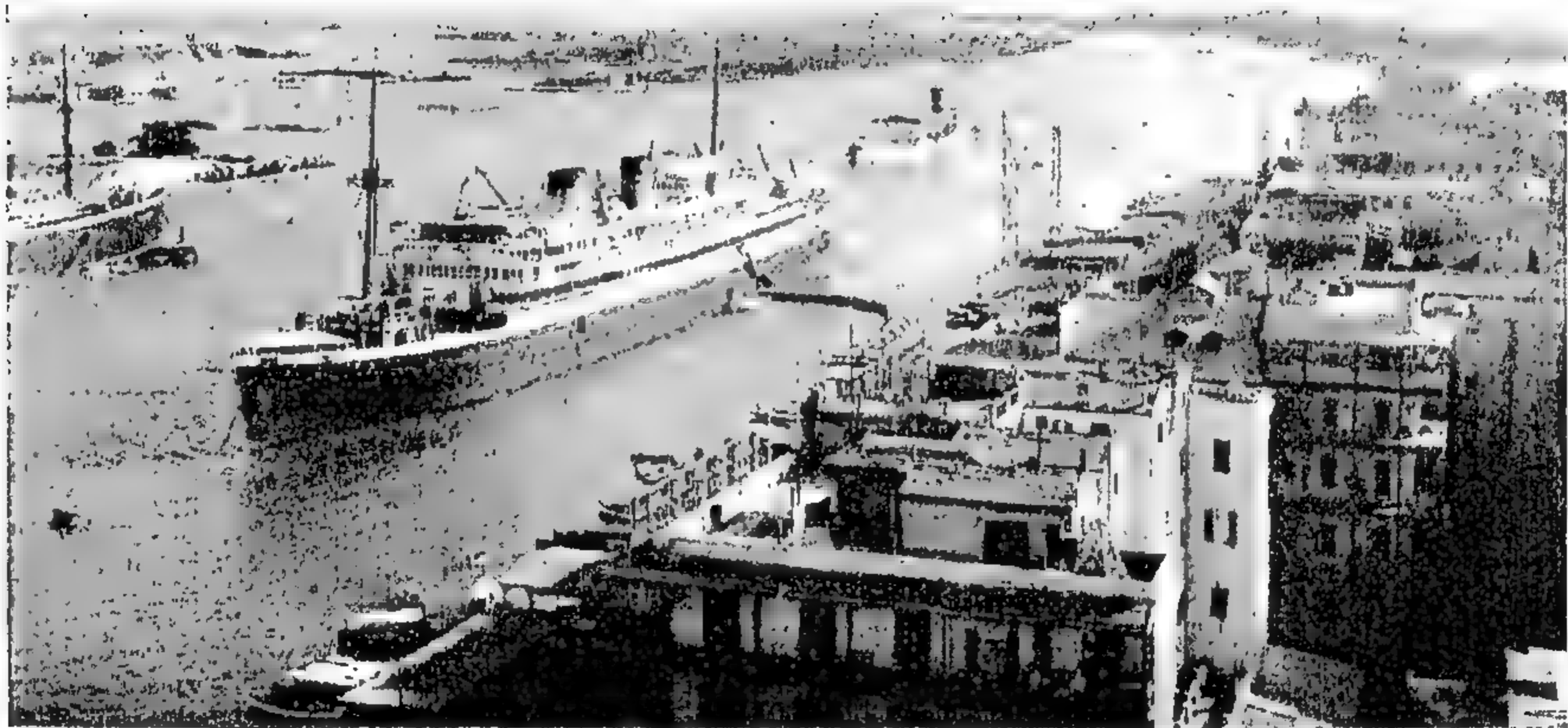
وتعد مدينة بورسعيد من أهم موانئ العالم، بفضل النصب الذى يلحقها من الملاحة الدولية. فان حمولة البواخر التى تمر بها تبلغ في مجموعها نحو ٤٨ مليون طن ، مما يجعل مرتبتها في الأهمية قبل لندن (٢٢ مليون طن) وأنفرس وروتردام . ففي سنة ١٩٤٩ مرت بها نحو تسعة آلاف سفينة كان معظمها يتزود فيها بالثون والوقود والماء . وقد احتل المازوت المكانة الأولى التى كان يحتلها الفحم من قبل . ففي سنة ١٩٤٧ شحن ما زنته ٢٤٠ ألف طن من الفحم مقابل مليون و٢٠٠ ألف طن في سنة ١٩٢٩ ، في حين ان المازوت ارتفع في المدة نفسها من ٣٨٥ ألف طن إلى أكثر من مليون . وأعدت شركات البترول الكبرى في بورسعيد صهاريج يبلغ مجموع ما يمكن اختزانه فيها نحو ٢٥٠ ألف طن . وتمون البواخر بكميات كبيرة من المياه العذبة ، تبلغ حوالى مليون متر مكعب في السنة . وقد نشأت حركة تجارية لا يستهان بها عن بيع المواد الغذائية ، وعلى الخصوص اللحوم المجمدة ، وعن تموين البواخر بما تحتاج إليه من المواد المختلفة .

وأخيراً ، لا نظننا في حاجة إلى الإشارة إلى أهمية تجارة السلع التى تباع للمسافرين . فان المتاجر المتخصصة في التعامل مع السفن تمتاز بنشاطها الواسع . وقد اشتركت جميعها في تأسيس الغرفة التجارية الدولية لقناة السويس. ولا بد هنا من الإشارة أيضاً إلى شركات الصنادل التى تؤجر صنادلها لأعمال التفريغ أو رسو السفن .

وعلاوة على استخدام مدينة بورسعيد كميناء للمرور ، فانها تعد في الآن ذاته في المرتبة الثانية بين الموانئ المصرية ، من حيث مقادير البضائع التى تمر بها وارده إلى مصر أو صادرة منها. فهى من هذه الناحية تأتى بعد الاسكندرية مباشرة .



سنة ١٨٦٩ ... سفن راسية ببورسعيد



بورسعيد سنة ١٩٢٧
... أصبح الميناء من أهم موانئ العالم

وقد بلغت الصادرات في سنة ١٩٤٧ ما زنته ٥٨٤ ألف طن وهو رقم قياسي . وكانت مكونة على الخصوص من البصل والأرز والقطن والملح . وفوق ذلك كله ، فإن بورسعيد تعد احد الموانئ التي توزع منها البضائع في الشرق الأوسط ، بالنظر إلى منطقتها الحرة التي تسمح لها بتصريف منتجات البلدان الواقعة في شرق البحر المتوسط والمساهمة في تمويلها في آن واحد .

أما السويس وبورتوفيق ، فإن مركزهما الجغرافي يجعلهما دون بورسعيد في مساهمتهما المباشرة في حركة الملاحة الدولية خلال القناة فيما يخص نشاطهما المينائي ذاته .



ان توقف السفن ببورسعيد مصدر حركة للسياحة لها اهميتها

وقد أدى نشاط الحركة في الموانئ طبعاً إلى إنشاء واتساع الورش الخاصة باصلاح البواخر. وتستخدم هذه الورش الآن نحو أربعة آلاف عامل . ومرور البواخر في هذه الطريق التي تعد من أهم الطرق التجارية في العالم ، قد أدى ، من ناحية أخرى ، إلى ازدهار طائفة من الصناعات المرتبطة باستخراج المنتجات الثقيلة الوزن أو شغلها . ولولا حفر القناة لما كان بالامكان انشاء تلك الصناعات . ففي بورسعيد ملاحات يعمل فيها نحو ألف شخص . ويعد الملح من أهم مواد التصدير في هذا الميناء . أما مناجم البحر الأحمر ، وعلى الخصوص الفوسفات

والمنجنيز ، فقد أصبح استغلالها متيسراً منذ اليوم الذى فتح فيه أمامها منفذ إلى البحر المتوسط .
وفى السويس منشآت بترولية هامة ، يعمل فيها بضع مئات من العمال . وينشأ الآن مصنع
للأسمدة الكيماوية المركبة فى سهل عتاقة .

وفى جميع مدن البرزخ تزدهر صناعات صغيرة عديدة تسد الاحتياجات المحلية ، كصناعة
الأسمنت ، والجبس ، والحزير : والمقاولات العامة وغيرها ، وأخيراً ، فإن مدن البرزخ
تمتاز بصناعة يدوية نشطة تتناول شغل النحاس والمعادن والخشب .

ويبلغ مجموع المحلات التجارية اليوم فى برزخ السويس نحو ستة آلاف ، وعدد المحلات
الصناعية نحو ألفين وثمانمائة .

وكنتيجة سارة لهذا التقدم الانشائى ورفع مستوى المعيشة ، فإننا نرى حركة البناء تتقدم أيضاً
بسرعة قلما عرف نظيرها . وفى سنة ١٨٦٠ كانت هذه الحركة شبه معدومة . ثم بلغ عدد المباني
التي شيدت فى البرزخ نحو ١٧ ألفاً فى سنة ١٩٤٧ وهو سائر فى صعود مطرد . وفى السنوات
الأخيرة نبتت أحياء جديدة كاملة . وبلغت مساحة الأراضى التي بيعت فى البرزخ بين سنة ١٩٣٩
وسنة ١٩٤٥ مساحة ما يبيع منها فى السنوات العشرين السابقة . ونتج عن ذلك إرتفاع عظيم فى
أسعار الأرض . ففى بورسعيد ارتفع متوسط السعر من جنيهين للمتر المربع فى سنة ١٩٠٠
إلى ١٥ جنياً فى سنة ١٩٤٩ . وفى بورفؤاد ارتفع هذا المتوسط بنسبة ١٥٠ ٪ بين سنة ١٩٣٨
وسنة ١٩٤٩ . وهذا واحد من مظاهر زيادة الثروة فى هذه المنطقة ، وهو ليس الوحيد .

فجميع الدلائل تدل ، فى الواقع ، على ارتفاع مستوى المعيشة بين سكان برزخ السويس .
ومن هذه الدلائل ان نسبة الذين أودعوا أموالاً فى صندوق التوفير تبلغ ١٣ بالمائة فى حين أنها
لا تتعدى ٤ بالمائة فى أنحاء مصر الأخرى . وتلاحظ مثل هذه الزيادة أيضاً فى نسبة
متوسط المبالغ المودعة ، على الأقل فى محافظة بورسعيد . وتبدو مثل هذه الظاهرة أيضاً فى
إحصائيات عدد السيارات الخاصة وعدد مشركى التليفون . ويلاحظ فضلاً عن ذلك أن
نسبة الوفيات فى برزخ السويس تقل عنها فى القاهرة ، ومن ناحية أخرى ، ان سرعة انتشار
التعليم فى البرزخ تفوق سرعته فى أى مكان آخر ، إذ أن نسبة الأميين فيه تقل مرتين عن
نسبتهم فى مختلف أنحاء القطر .

بمبيل



جداول ورسومات پيائيه

الجدول

الصفحة

٨٩	عدد مرات المرور - الحمولة بالطن الخاضعة للرسوم - عدد المسافرين
٩١	توزيع الحمولة الصافية بالطن للسفن المارة حسب جنسياتها
٩٣	حركة مرور البضائع
٩٥	حركة المرور من الشمال الى الجنوب بالنسبة الى البضائع الرئيسية
٩٧	حركة المرور من الجنوب الى الشمال بالنسبة الى الفئات الكبرى من البضائع

الرسومات البيانية

٩٩	مكعبات المواد المستخرجة سنويا أثناء مدة حفر القناة
١٠١	حركة المرور في قناة السويس عن كل خمس سنوات
١٠٣ و ١٠٥	أقصى الاحجام والفاطس والحمولة للسفن التي عبرت قناة السويس عن كل خمس سنوات
١٠٧	احصائيات خاصة بالسفن التي عبرت قناة السويس موضوعة عن كل خمس سنوات
١٠٩	مكعبات المواد المستخرجة ، عن كل خمس سنوات ، لصيانة وتحسين قناة السويس (١٨٧٠ - ١٩٤٩)
١١١	متوسط العدد اليومي شهرا بشهر للسفن التي عبرت القناة في سنوات ١٩٤٦ - ١٩٤٧ - ١٩٤٨ - ١٩٤٩
١١٣	الحمولة المحصل عنها رسوم
١١٥	حركة مرور البضائع
١١٧	انتاج المياه المكررة في عمليات مياه الشركة

جدول رقم ١

عدد مرات المرور - الحمولة بالطن الخاضعة للرسوم - عدد المسافرين

(يرجع الى الرسم البيانى رقم ١١)

السنوات	عدد مرات المرور	الحمولة بالطن الخاضعة للرسم (١)	عدد المسافرين
١٨٧٠	٤٨٦	٤٣٦ ٦٠٩	٢٦ ٧٥٨
١٨٨٠	٢ ٠٢٦	٣ ٠٥٧ ٤٢٢	١٠١ ٥٥١
١٨٩٠	٣ ٣٨٩	٦ ٨٩٠ ٠٩٤	١٦١ ٣٥٣
١٩٠٠	٣ ٤٤١	٩ ٧٣٨ ١٥٢	٢٨٢ ٥١١
١٩٠٥	٤ ١١٦	١٣ ١٣٤ ١٠٥	٢٥٢ ٦٩١
١٩١٠	٤ ٥٣٣	١٦ ٥٨١ ٨٩٨	٢٣٤ ٣٢٠
١٩١١	٤ ٩٦٩	١٨ ٣٢٤ ٧٩٤	٢٧٥ ٢٥٦
١٩١٢	٥ ٣٧٣	٢٠ ٢٧٥ ١٢٠	٢٦٦ ٤٠٣
١٩١٣	٥ ٠٨٥	٢٠ ٠٣٣ ٨٨٤	٢٨٢ ٢٣٥
١٩١٤	٤ ٨٠٢	١٩ ٤٠٩ ٤٩٥	٣٩١ ٧٧٢
١٩١٥	٣ ٧٠٨	١٥ ٢٦٦ ١٥٥	٢١٠ ٥٣٠
١٩١٦	٣ ١١٠	١٢ ٣٢٥ ٣٤٧	٢٨٣ ٠٣٠
١٩١٧	٢ ٣٥٣	٨ ٣٦٨ ٩١٨	١٤٢ ٣١٣
١٩١٨	٢ ٥٢٢	٩ ٢٥١ ٦٠١	١٠٥ ٦١٤
١٩١٩	٣ ٩٨٦	١٦ ٠١٣ ٨٠٢	٥٢٧ ٥٠٢
١٩٢٠	٤ ٠٠٩	١٧ ٥٧٤ ٦٥٧	٥٠٠ ١٤٧
١٩٢١	٣ ٩٧٥	١٨ ١١٨ ٩٩٩	٢٩٥ ١٩٩
١٩٢٢	٤ ٢٤٥	٢٠ ٧٤٣ ٢٤٥	٢٧٥ ٠٣١
١٩٢٣	٤ ٦٢١	٢٢ ٧٣٠ ١٦٢	٢٤٦ ٣٣١
١٩٢٤	٥ ١٢٢	٢٥ ١٠٩ ٨٨٢	٢٦٣ ٨٦٩
١٩٢٥	٥ ٢٣٧	٢٦ ٧٦١ ٩٣٥	٢٦٩ ٥٢٢
١٩٢٦	٤ ٩٨٠	٢٦ ٠٦٠ ٣٧٧	٢٨٦ ٤٢٢
١٩٢٧	٥ ٥٤٥	٢٨ ٩٦٢ ٠٤٨	٣٤٠ ٣١٨
١٩٢٨	٦ ٠٨٤	٣١ ٩٠٥ ٩٠٢	٣١٧ ٧١٨
١٩٢٩	٦ ٢٧٤	٣٣ ٤٦٦ ٠١٤	٣٢٥ ٨٥٥
١٩٣٠	٥ ٧٦١	٣١ ٦٦٨ ٧٥٩	٣٠٥ ٢٠٢
١٩٣١	٥ ٣٦٦	٣٠ ٠٢٧ ٩٦٦	٢٧٠ ٦٥٧
١٩٣٢	٥ ٠٣٢	٢٨ ٣٤٠ ٢٩٠	٢٦١ ٧٧٤
١٩٣٣	٥ ٤٢٣	٣٠ ٦٧٦ ٦٧٢	٢٥٣ ٩٤٠
١٩٣٤	٥ ٦٦٣	٣١ ٧٥٠ ٨٠٢	٢٦٢ ١٢٢
١٩٣٥	٥ ٩٩٢	٣٢ ٨١٠ ٩٦٨	٦٢٥ ٤٦٥
١٩٣٦	٥ ٨٧٧	٣٢ ٣٧٨ ٨٨٣	٧٨١ ٩٢٩
١٩٣٧	٦ ٦٣٥	٣٦ ٤٩١ ٣٣٢	٧٣٩ ٦٢٤
١٩٣٨	٦ ١٧١	٣٤ ٤١٨ ١٨٧	٤٧٩ ٨٠٢
١٩٣٩	٥ ٢٧٧	٢٩ ٥٧٣ ٣٩٤	٤١٠ ٥٢٣
١٩٤٠	٢ ٥٨٩	١٣ ٥٣٥ ٧١٢	١٦٧ ٨٠٥
١٩٤١	١ ٨٠٤	٨ ٢٦٢ ٨٤١	١٤ ١٢٤
١٩٤٢	١ ٦٤٦	٧ ٠٢٧ ٧٦٣	٥٩٠
١٩٤٣	٢ ٢٦٢	١١ ٢٧٣ ٨٠٢	١٧٣ ٢٦٦
١٩٤٤	٣ ٣٢٠	١٨ ١٢٤ ٩٥٢	٤١٨ ٨٣٢
١٩٤٥	٤ ٢٠٦	٢٥ ٠٦٤ ٩٦٦	٩٨٣ ٩٣٧
١٩٤٦	٥ ٠٥٧	٣٢ ٧٣١ ٦٣١	٩٣٢ ٠٠٧
١٩٤٧	٥ ٩٧٢	٣٦ ٥٧٦ ٥٨١	٥٨٧ ١٣٥
١٩٤٨	٨ ٦٨٦	٥٥ ٠٨٠ ٨٦٦	٤٥٤ ٨٦٤
١٩٤٩	١٠ ٤٢٠	٦٨ ٨١١ ٠١٦	٦١٠ ٤٨٦

(١) منذ سنة ١٨٧٤ الحمولة بالطن الخاضعة للرسوم هي الحمولة الصافية محتسبة طبقا للقواعد التي وضعتها لجنة الاستانة الدولية (١٨٧٣) والمدونة بشهادة تفريغ خاصة تصرفها عند الطلب سلطات بلد المنشاء التابعة له السفينة توطئة لمروها في قناة السويس .

جدول رقم ٢

توزيع الحمولة الصافية بالطن للسفن المارة حسب جنسياتها
النسبة في الالف لمجموع الحمولة الصافية بالطن

السنوات	ألمانية	ألمانية	بريطانية	دنماركية	فرنسية	يونانية	إيطالية	يابانية	هولندية	نرويجية	سويدية	جنسيات أخرى
١٨٨٠-١٨٨١	١٢	١	٧٦١	٤	٨٢	*	٢٧	*	٤١	٤	١	٦٦
١٨٩٠-١٨٩١	٣٦	٣	٧٨٠	*	٧٠	*	٢٧	١	٢٨	٦	—	٦٦
١٩٠٠-١٩٠١	٩٥	٢	٧٠٠	٢	٦٢	*	١٩	١٠	٤٢	١٠	*	٥٦
١٩١٠-١٩١١	١٥٦	٢	٦٢٢	٦	٦٠	١	١٤	١٦	٤٧	٦	٢	٦٦
١٩١١	١٥٢	*	٦٤٠	٦	٤٥	١	١١	٢٠	٥٢	٢	٥	٦٤
١٩١٢	١٤٩	*	٦٣٤	٧	٣٩	١	١٨	١٦	٦١	٥	٧	٦٤
١٩١٣	١٦٧	*	٦٠٢	٩	٤٧	٢	١٥	١٧	٦٤	٥	٦	٦٥
١٩١٤	١٠٩	*	٦٦٥	٨	٤١	٧	١٩	١٨	٧٢	٥	٧	٤٩
١٩١٥	—	*	٧٦٣	١١	٤٤	٦	٢٤	٣٧	٨٧	٩	٩	١٠
١٩١٦	—	٣	٧٩٤	١٢	٦٢	٤	٣٦	٤	٥٢	١٤	٩	٩
١٩١٧	—	٣	٧٣٧	٤	٦٩	٤٢	٩٢	١٩	١٥	٨	٤	٥
١٩١٨	—	١	٧٩٥	٥	٤١	٢٩	٥٢	٥٤	*	٩	٥	٩
١٩١٩	—	١٠	٧٠٩	٢٠	٣٠	٦	٢٠	٩١	٤٧	١٦	١٠	٤١
١٩٢٠	*	٤١	٦١٧	١٣	٤٤	٧	٣٥	٩١	٨١	١٠	١٢	٤٨
١٩٢١	٩	٣٧	٦٢٩	١٣	٥٤	٢	٥٢	٥٨	١١٢	١٤	١١	٨
١٩٢٢	٣٦	٣٢	٦٤٥	١٣	٤٨	٢	٤١	٤٥	١٠٤	١٥	١٢	٧
١٩٢٣	٥٤	٢٧	٦٢٨	١٣	٥٧	٣	٤٦	٤٤	٩٦	١٥	١٢	٥
١٩٢٤	٦٦	٣٢	٥٩٧	١٤	٦٠	٥	٥٩	٣٥	٩٩	١٥	١١	٧
١٩٢٥	٦٧	٣٠	٥٩٩	١٣	٦١	٦	٥٣	٤٠	١٠١	١٤	١٠	٦
١٩٢٦	٨٣	٢٧	٥٧٤	١٣	٦٧	٣	٥٢	٣٦	١١٠	١٩	١٠	٦
١٩٢٧	٩٦	٢٤	٥٧١	١٠	٦٢	٧	٥٢	٣٢	١٠٥	٢٣	١١	٧
١٩٢٨	١٠٣	٢٣	٥٦٨	١١	٦٠	٩	٥٢	٣٠	١٠٤	٢٢	١٠	٨
١٩٢٩	١٠٣	٢١	٥٧١	١٢	٦٥	٦	٤٦	٢٩	١٠٦	٢١	١١	٩
١٩٣٠	١٠٧	٢١	٥٥٦	١٤	٦٣	٣	٤٧	٣٠	١٠٥	٣٠	١١	١٣
١٩٣١	١١٠	٢١	٥٥٤	١٢	٦٩	٢	٤٧	٢٨	٩٥	٢٥	١٣	١٤
١٩٣٢	٨٨	١٩	٥٥٥	١٥	٧٢	٣	٥٧	٥١	٨٣	٣٠	١٥	١٢
١٩٣٣	٩٠	١٦	٥٤٦	١٤	٦٨	٩	٥٧	٤٥	٧٨	٤٧	١٧	١٣
١٩٣٤	٩٤	١٧	٥٤٣	١٣	٦٢	١٨	٦٦	٣٩	٨١	٤٩	١٤	٤
١٩٣٥	٨٢	١٦	٤٨٠	١٣	٥٤	١٤	١٨٥	٢٥	٧١	٤٢	١٢	٦
١٩٣٦	٨٩	١٥	٤٦٥	١٣	٥١	١٨	٢٠٢	٢٦	٧٠	٣٩	٩	٣
١٩٣٧	٩١	١٥	٤٧٣	١٨	٥٠	٢٤	١٦١	٢٦	٧٧	٤٥	٩	١١
١٩٣٨	٩١	١١	٥٠٤	١٤	٥١	٢٣	١٣٤	٢٠	٨٨	٤٣	٩	١٢
١٩٣٩	٧٠	١٥	٥١٤	١٦	٥٥	١٩	١٤٤	١٨	٨٣	٤٣	٨	١٥
١٩٤٠	—	١٨	٥٥٠	٩	٥٢	٥٠	١٣١	١٦	٧٧	٦٣	٥	٢٩
١٩٤١	—	—	٦٨٢	—	*	١٢٠	—	—	٦٦	٩١	١٤	٢٧
١٩٤٢	—	٤٧	٦٥١	—	*	١١٠	—	—	٤٩	١٠٠	٤	٣٩
١٩٤٣	—	١٩٧	٥٩٥	—	١٠	٥١	*	—	٥٠	٧٠	٢	٢٥
١٩٤٤	—	٢٧١	٥٧١	—	١١	٢٥	٣	—	٤٥	٥٩	١	١٤
١٩٤٥	—	٢٢٢	٦٣٤	٣	٢٠	٢٥	٣	—	٤٥	٣١	٤	١٢
١٩٤٦	—	١٨٢	٦٢٦	٩	٢٧	٨	٩	—	٦١	٥٢	١٣	١٢
١٩٤٧	—	٢٠٠	٤٧٢	١٦	٣٩	٩	٣٩	—	٦٥	٧٣	١٦	٧١
١٩٤٨	—	١٥١	٣٧٦	١٨	٦٣	١٩	٧٣	—	٥٨	٩٢	٢٤	١٢٥
١٩٤٩	*	١٢٩	٣٥٣	٢٠	٧٧	١٨	٦٤	—	٥٥	١١٧	٢٨	١٣٩

(*) نسبة أقل من ١ في الالف .

جدول رقم ٣

حركة مرور البضائع (*)

(يرجع الى الرسم البيانى رقم ١٢)

السنوات	من الشمال الى الجنوب	من الجنوب الى الشمال	المجموع
(بالآلاف اطنان الوزن)			
١٩١٠	٨ ٤٢٩	١٤ ٠٠٦	٢٢ ٤٣٥
١٩١١	٩ ٤٩٦	١٥ ٠٥٢	٢٤ ٥٤٨
١٩١٢	٩ ٧٨٢	١٥ ٦٦٢	٢٥ ٤٤٤
١٩١٣	١١ ٣٢٠	١٤ ٤٥٦	٢٥ ٧٧٦
١٩١٤	٩ ٠٣٩	١٢ ٢٩٦	٢١ ٣٣٥
١٩١٥	٥ ٣٦٥	٩ ٧٧٤	١٥ ١٣٩
١٩١٦	٣ ٤١٥	٧ ١٧٨	١٠ ٥٩٣
١٩١٧	١ ٣٣٩	٥ ٤٣٦	٦ ٧٧٥
١٩١٨	١ ٦١٠	٦ ٢٢٢	٧ ٨٣٢
١٩١٩	٣ ٧٦٢	١٠ ٢١١	١٣ ٩٧٣
١٩٢٠	٦ ٣١٨	١٠ ٧٢٩	١٧ ٠٤٧
١٩٢١	٦ ٥٧٦	١٠ ٩٣٣	١٧ ٥٠٩
١٩٢٢	٨ ١٩٣	١٣ ١٦٩	٢١ ٣٦٢
١٩٢٣	٧ ٧٠٥	١٥ ٠٧٣	٢٢ ٧٧٨
١٩٢٤	٨ ٨١٨	١٦ ٧١١	٢٥ ٥٢٩
١٩٢٥	٨ ٨٠٢	١٧ ٧٧٦	٢٦ ٥٧٨
١٩٢٦	٩ ٨٠٤	١٥ ٦٠٥	٢٥ ٤٠٩
١٩٢٧	١١ ٠٨٢	١٨ ٤٤١	٢٩ ٥٢٣
١٩٢٨	١١ ٩٦٣	٢٠ ٦٥٩	٣٢ ٦٢٢
١٩٢٩	١٢ ٨٩٦	٢١ ٦٣٠	٣٤ ٥١٦
١٩٣٠	٩ ٤٣٤	١٩ ٠٧٧	٢٨ ٥١١
١٩٣١	٧ ٣٧٧	١٧ ٩٥٥	٢٥ ٣٣٢
١٩٣٢	٦ ٣١٤	١٧ ٣١٨	٢٣ ٦٣٢
١٩٣٣	٧ ٢٠٣	١٩ ٧١٢	٢٦ ٩١٥
١٩٣٤	٧ ٩٨٤	٢٠ ٤٦٤	٢٨ ٤٤٨
١٩٣٥	٨ ٩٢٤	١٧ ٤٠٤	٢٦ ٣٢٨
١٩٣٦	٨ ٨٢٩	١٦ ٧٢٧	٢٥ ٥٥٦
١٩٣٧	١٠ ١٥٧	٢٢ ٦١٩	٣٢ ٧٧٦
١٩٣٨	٧ ٧٦٨	٢١ ٠١١	٢٨ ٧٧٩
١٩٣٩	٧ ٥١٧	١٧ ١٦١	٢٤ ٦٧٨
١٩٤٦	٥ ٩٩٥	١٥ ٩٣١	٢١ ٩٢٦
١٩٤٧	٧ ٨٢١	٢٢ ٧٦٧	٣٠ ٥٨٨
١٩٤٨	٩ ٧١٦	٣٩ ٦٥٣	٤٩ ٣٦٩
١٩٤٩	١٣ ٠٢٨	٤٨ ٠٢٧	٦١ ٠٥٥

(*) كافة الارقام الخاصة بحركة مرور البضائع مبنية على الاقرارات التى يقدمها طواعية ربابنة السفن المارة بالقنصاة .
ملحوظة - لم يوضع أى احصاء خلال الحرب العالمية الثانية عن حركة مرور البضائع التى لم يتيسر بيانها بالتاكيد فى تفاصيلها فى سنوات حرب ١٩١٤-١٩١٨ .

جدول رقم ٤

حركة المرور من الشمال إلى الجنوب بالنسبة إلى البضائع الرئيسية

السنون	الاسمن	الاسملة المعدنية والكيماوية	الفحم والكوك	السكة الحديد	المعادن المصنوعة والالات	ومعجون الخشب الورق	البترول	الملح	الفلاول ومشتقاتها	منتجات مختلفة
(بالآلاف أطنان الوزن)										
١٩١٠ ...	١٠٩	٨١	١٠١٤	٧١٤	٤٧٤	١	٢٧٩	٣٧٥	١	٥ ٢٨٢
١٩١١ ...	١٠١	١٢٤	١٠٩١	٨١٧	٥٦١	١	٤٨٥	٤٥٥	١	٥ ٨٦٢
١٩١٢ ...	٣٤١	١٨٢	٩٦٧	٥٠٩	١ ٥٢٥	١	٤٦٥	٤٣٢	١	٥ ٣٦١
١٩١٣ ...	٤٣٩	٢٠٥	١ ١٩٣	٥٩٨	٢ ٢٩٩	١	٥١٠	٤٤٩	١	٥ ٦٢٧
١٩٢٠ ...	٢١٦	١١٢	١١٨	٤٢٣	٩٢١	١٣٥	٢٦٣	٥١٨	١	٣ ٦١٢
١٩٢١ ...	٢١٤	١٢٩	١ ١٢٢	٥٥٤	١ ١٢٧	١١٥	٢١١	٣٤١	١	٢ ٧٦٣
١٩٢٢ ...	٣٠٧	١٥٣	١ ٦٦٣	٦٤٧	١ ٤٠٢	٢٠٨	٢٨٢	٣٨٠	١	٣ ١٥١
١٩٢٣ ...	٤٣٤	٢٢٦	٥٨٩	٥٧٨	١ ٧٣٦	٢٦٣	٢٨٧	٣٥٠	١	٣ ٢٤٢
١٩٢٤ ...	٣٥٦	٣١٧	٦٦٢	٦٢٢	٢ ٠١٦	٣٠٧	٣٠٤	٤٧٢	١	٣ ٧٦٢
١٩٢٥ ...	٣٧٦	٣٩٣	٦٨٠	٦٤٣	١ ٩٠٣	٢٩١	٣٢٢	٤٥٧	١	٣ ٧٤٣
١٩٢٦ ...	٣٩٣	٤٦٢	٢٩٤	٦٢٨	٢ ٤٥٠	٣٢٢	٢٩٧	٤١٨	١	٤ ٥٤٠
١٩٢٧ ...	٥٤٥	٥٠٩	٦٦٧	٩٠٠	٢ ٥٣١	٢٩٤	٣٤٧	٥٣٤	١	٤ ٧٥٥
١٩٢٨ ...	٧٠٠	٧٥٢	٦٠٦	٨٦٥	٢ ٩٨٦	٣٤٣	٣٤٦	٥٨١	١	٤ ٧٨٤
١٩٢٩ ...	٧٧٢	٨٤٥	٧٧١	٦٣٨	٣ ٥٨٨	٤٣١	٣٥٠	٤٨١	١	٥ ٠١٨
١٩٣٠ ...	٥٥٢	٦٧٩	٤٥٠	٤٢٥	٢ ٦١٣	٣٦٨	٣٩٨	٤٣٢	٤	٣ ٥١٣
١٩٣١ ...	٣٤٣	٧٠٢	٢٩٦	٣٢٩	١ ٩٠٥	٣٨٧	٣٦٧	٢٥٨	٣٠	٢ ٨٦٠
١٩٣٢ ...	٢٧٠	٤٦٣	١٧٨	١٢٦	١ ٧٣٨	٤٣٠	٥١٨	٢٥٦	٧	٢ ٣٢٨
١٩٣٣ ...	٣١٣	٤٦٢	١٧٧	١٦٠	٢ ٢٤١	٤٤٣	٦٢٧	٢٣٩	٢٠٧	٢ ٣٢٤
١٩٣٤ ...	٤٠٢	٤٦٤	١٤٤	٤٣٧	٢ ٣١٦	٤٥٠	٦٣٥	٣٤٨	٣٤٤	٢ ٤٤٤
١٩٣٥ ...	٥٢٤	٥٠٢	٢٤٠	٢٧٥	٢ ٥٩٠	٥١٤	٧٥٩	٣٢٣	٢٧٠	٢ ٩٢٧
١٩٣٦ ...	٥٧١	٥٦٣	٢١٦	٢٤٤	٢ ٥٤٢	٥٣٠	٧٠٧	٣٢٤	٦٣	٣ ٠٦٩
١٩٣٧ ...	٥٨٢	٨٧٩	٤٧٣	٣٢١	٢ ٨٩٠	٦٩٠	٣٦٠	٤٠٨	٦٧	٣ ٤٨٧
١٩٣٨ ...	٥٦١	٦٥٥	٢٠٨	٢٥٥	١ ٩٥٤	٣٩٠	٢٨٣	٣٤٩	٧٣	٣ ٠٤٠
١٩٣٩ ...	٥٨٦	٥٨٤	٢٧٣	١٩٣	١ ٦٨٦	٣٦٢	٢٢٩	٥٨٣	١٠٥	٢ ٩١٦
١٩٤٦ ...	٤٠٤	٥١٥	١٨	١١٤	٦٦٨	١٧٨	٧٣	١٣١	١ ٢٢٦	٢ ٢٥٨
١٩٤٧ ...	٥٩٩	٥٠٨	٤٥	١٢٣	١ ٢١٠	٢٥٤	٩٤	٦٥٥	١ ٣١٣	٣ ٠٢٠
١٩٤٨ ...	١٠٥٦	٣٦٧	١٩١	١٩٨	١ ٦٨٢	٣٣٤	٧٠	٩٥١	١ ١٣٢	٣ ٧٣٥
١٩٤٩ ...	١٢٢٦	٦٧٣	١٦١	٣٢٩	٢ ٦٤٢	٤٥٢	١٦٦	١ ١٣٦	١ ٦٦٨	٤ ٤٧٥

(أ) لم يوضع وقتئذ كشف على حدة بهذا البيان .

جدول رقم ٥

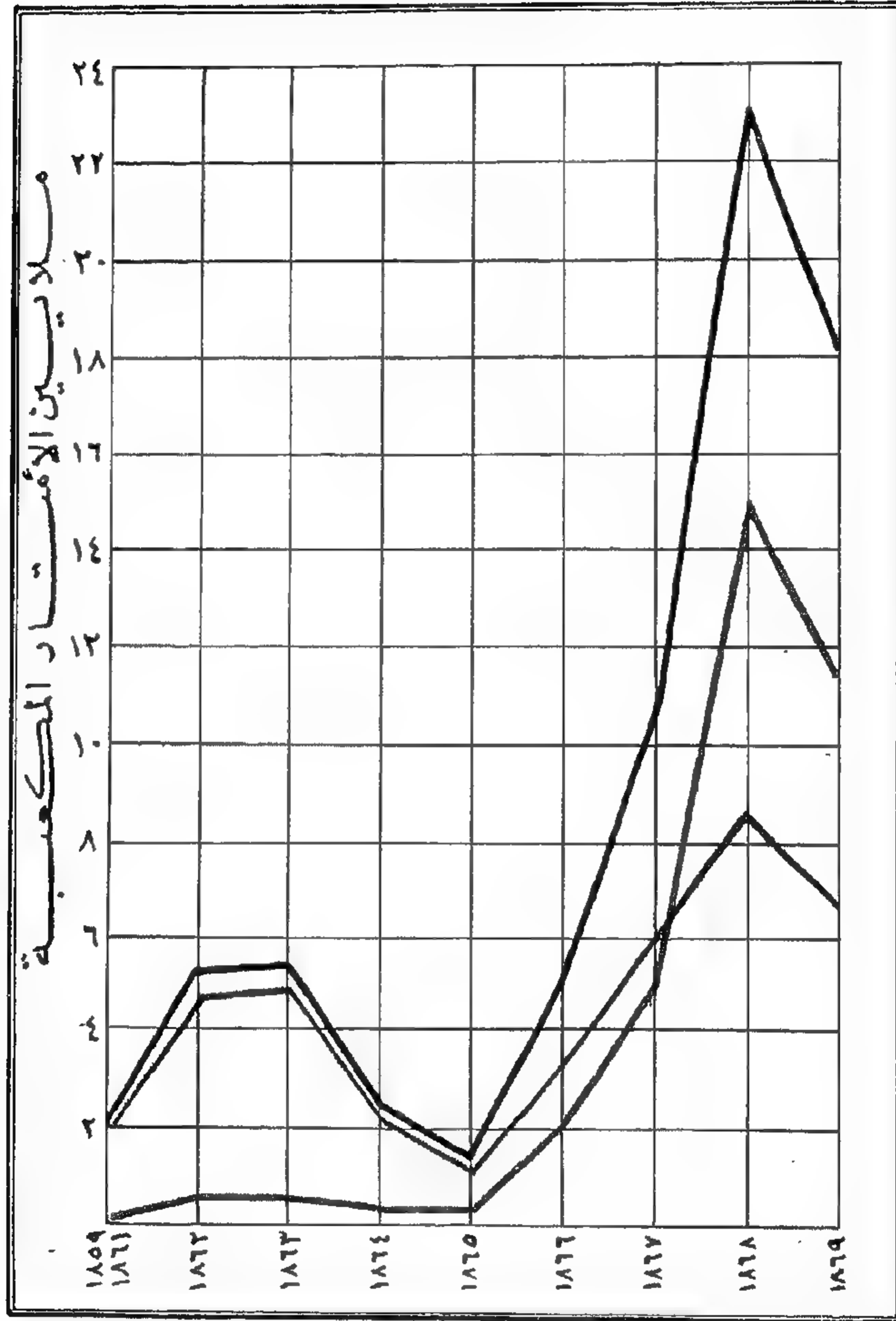
حركة المرور من الجنوب إلى الشمال بالنسبة إلى الفئات الكبرى من البضائع

السنون	القلل	البترول ومشتقاته	المعادن وأدواتها	الحاصلات الزراعية	مواد النسيج واللايف	الفحم والكوك	منتجات مختلفة
(بالآلاف أطنان الوزن)							
١٩١٠	٣ ٢٨٢	٩٢	١ ١٩٢	٣ ٠٦٠	١ ٨٥٤	١	٤ ٥٢٦
١٩١١	٣ ٤٩٩	٢٣٥	١ ١٩٠	٢ ٩١٢	١ ٧٦٥	١	٥ ٤٥١
١٩١٢	٤ ٥٦٠	٢٧٥	١ ٢٣٢	٢ ٦٥٢	١ ٦٦٩	١	٥ ٢٧٤
١٩١٣	٣ ٩٧٩	٢٩١	١ ٥٦٠	٢ ٦٥٦	١ ٧٤١	١	٤ ٢٢٩
١٩٢٠	١ ٥٨٧	٧٨٧	١ ٠١٧	١ ٣٧٨	٩٨٠	٤٥٠	٤ ٥٣٠
١٩٢١	٢ ٩٥٧	١ ٣١٣	٨٤٧	١ ٤١٣	٨٨٧	٢٠٥	٣ ٣١١
١٩٢٢	٢ ١٢٧	٢ ٠٠١	١ ٤٤٧	٢ ٣٣٢	١ ٣٥٨	٢٢	٣ ٨٨٢
١٩٢٣	٣ ٠٢٧	٢ ١٥٢	١ ٦١٠	٢ ٦٧٩	١ ٤٥٦	—	٤ ١٤٩
١٩٢٤	٣ ٦٣٢	٢ ٣٢٢	١ ٤٧٢	٢ ٧٩٧	١ ٦٤٠	٥	٤ ٨٤٣
١٩٢٥	٣ ٨٥٧	٢ ٦٦١	١ ٥١١	٣ ٠٧٩	١ ٦٦١	—	٥ ٠٠٧
١٩٢٦	٢ ٠٩١	٣ ٠١٩	١ ٤٤٨	٢ ٨٤١	١ ٤٨٠	٢١٨	٤ ٥٠٨
١٩٢٧	٣ ٤١٧	٣ ١٥٨	١ ٦٨٦	٣ ١٣٩	١ ٨٦٤	٢٠	٥ ١٥٧
١٩٢٨	٣ ١٨٦	٣ ٣٤٣	١ ٩٣٢	٤ ٢٣٤	١ ٩٥٦	—	٦ ٠٠٩
١٩٢٩	٢ ٦١٠	٣ ٧١٤	٢ ١٨٩	٤ ٦٨٨	٢ ٠٢٤	—	٦ ٣٩٥
١٩٣٠	٢ ١٥٤	٤ ٠٦٢	١ ٨٣٧	٣ ٥٧٧	١ ٧٤٥	١٥	٥ ٦٨٧
١٩٣١	٢ ٨٤٠	٣ ٣١٠	١ ١٧٩	٣ ٨٤٧	١ ٥٢٠	٧٢	٥ ١٨٧
١٩٣٢	٢ ٤٤١	٣ ٨٢٣	٩٣٣	٣ ٥٢٢	١ ٣٠٤	١٠٦	٥ ١٨٩
١٩٣٣	٢ ٤٧٧	٤ ٩٣٣	١ ٠٠٩	٤ ٠٢٤	١ ٧٦٩	١٦٨	٥ ٣٣٢
١٩٣٤	٢ ٧٦٠	٥ ١٣٦	١ ٢٤٥	٣ ٨٠٧	١ ٦١٩	٦٥	٥ ٨٣٢
١٩٣٥	١ ٩٧٢	٤ ٢٨٥	١ ٢٨٥	٢ ٥٨٨	١ ٨٣٢	٩١	٥ ٢٥١
١٩٣٦	٢ ٢٧٠	٤ ٢١٦	١ ٣٠٦	٢ ٧٥٤	١ ٥٣٠	٨٤	٤ ٥٦٧
١٩٣٧	٣ ٤٠٦	٥ ٧٠٥	٢ ١٢١	٣ ٤٣٩	١ ٦٧٢	٢٣٢	٦ ٠٤٣
١٩٣٨	٣ ٢١٦	٥ ٢٢٠	١ ٢٨٧	٣ ٩٠٧	١ ٣٧٢	٢٢٥	٥ ٦٨٤
١٩٣٩	٣ ١١٣	٤ ٩٨٩	١ ٠٥٥	٢ ٨٧٤	١ ١٤٢	١٨٣	٤ ٨٠٥
١٩٤٦	٢٤٤	٨ ٣٧١	١ ١٥١	٤٩٩	٩٧٩	١ ١٢٥	٣ ٥٦٢
١٩٤٧	٥١٦	١٣ ٨٤٦	١ ٥٧٨	٩٣٠	١ ٠٦٨	٤٤٧	٤ ٣٩٢
١٩٤٨	١ ٩١٠	٢٨ ٩٣٧	١ ٤٠٥	٩٢٣	١ ٢٤١	١٣١	٥ ١٠٦
١٩٤٩	١ ٤٩٢	٣٦ ٩٧٦	١ ٩٣٣	٩٨٤	١ ٣١٦	١٢٤	٥ ٢٠٢

(أ) لم يوضع وقتئذ كشف على حدة بهذا البيان .

رسم بياني رقم ١

مكعبات المواد المستخرجة سنوياً أثناء حفر قناة السويس



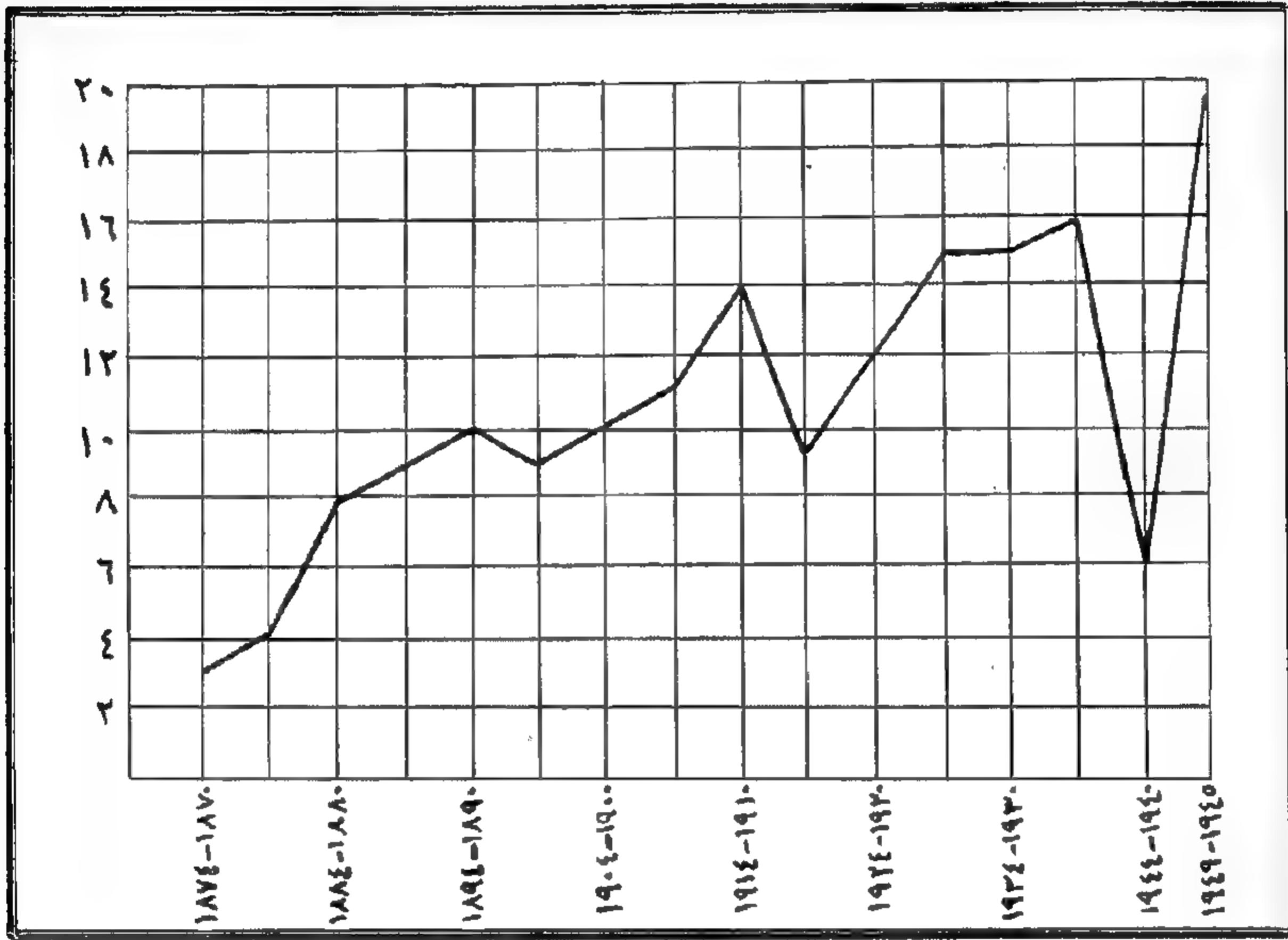
رمال جافة منقولة
تطهيرات بالكراكات
الجملة

رسمان بيانىان رقم ٣٠٠

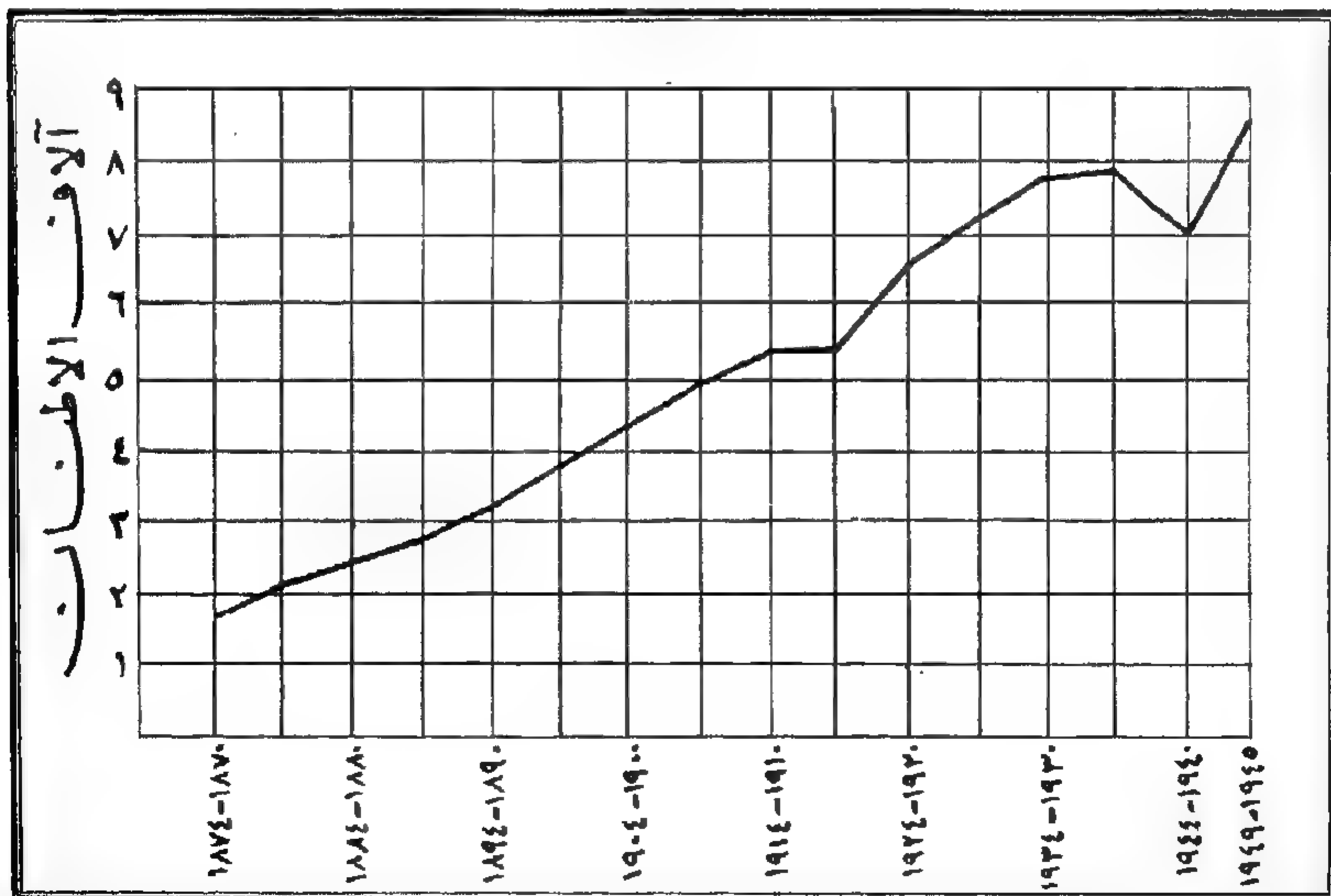
حركة المرور في قناة السويس

عن كل خمس سنوات

عدد السفن يوميًا

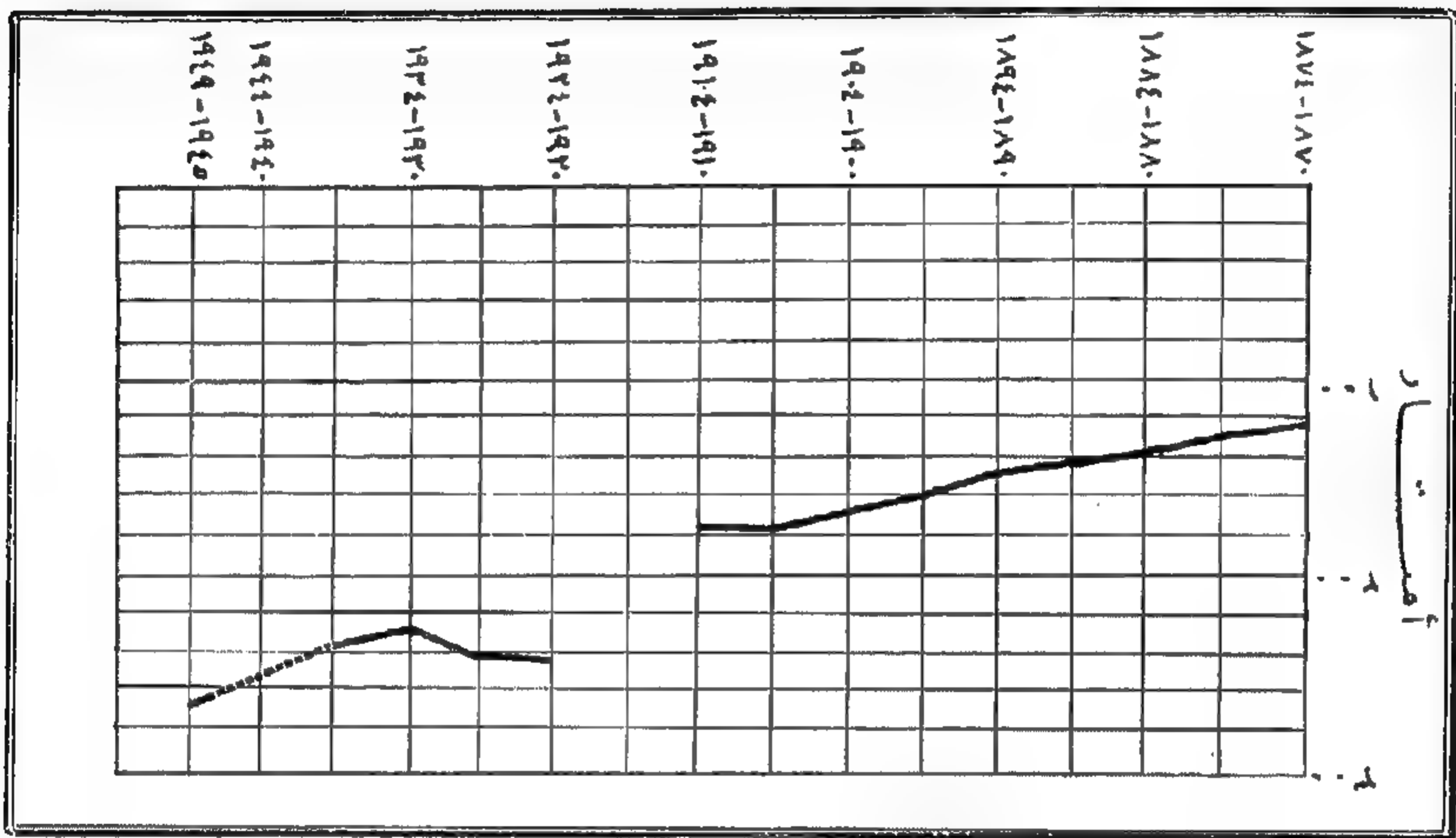


متوسط الجولة القائمة

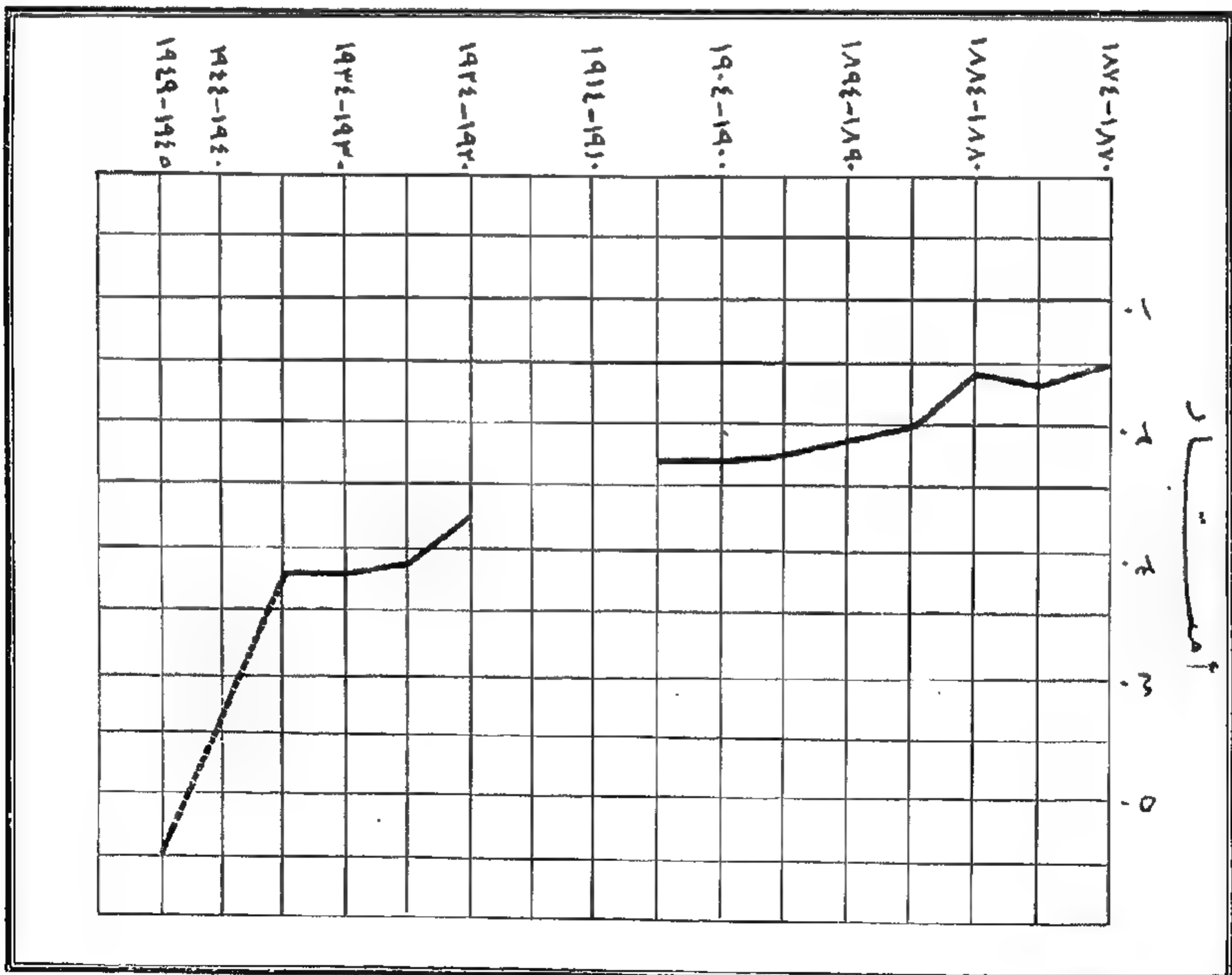


رسمان ببيان رقم ٤ ، ٥

اقصى احجام السفن التي عبرت قناة السويس
عن كل خمس سنوات
الطول



العرض

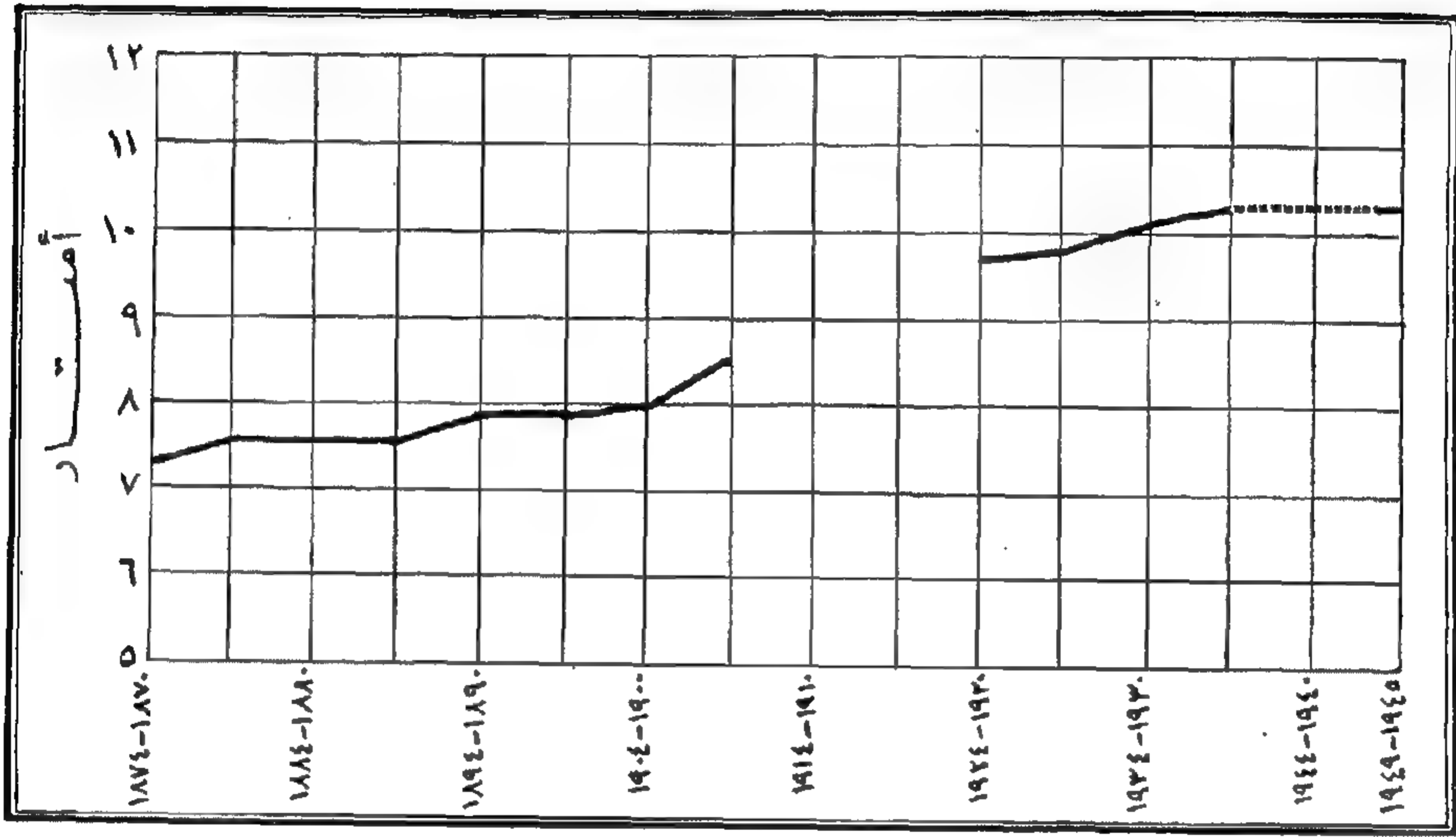


رسمان بيانيان رقم ٦ ٥ ٧

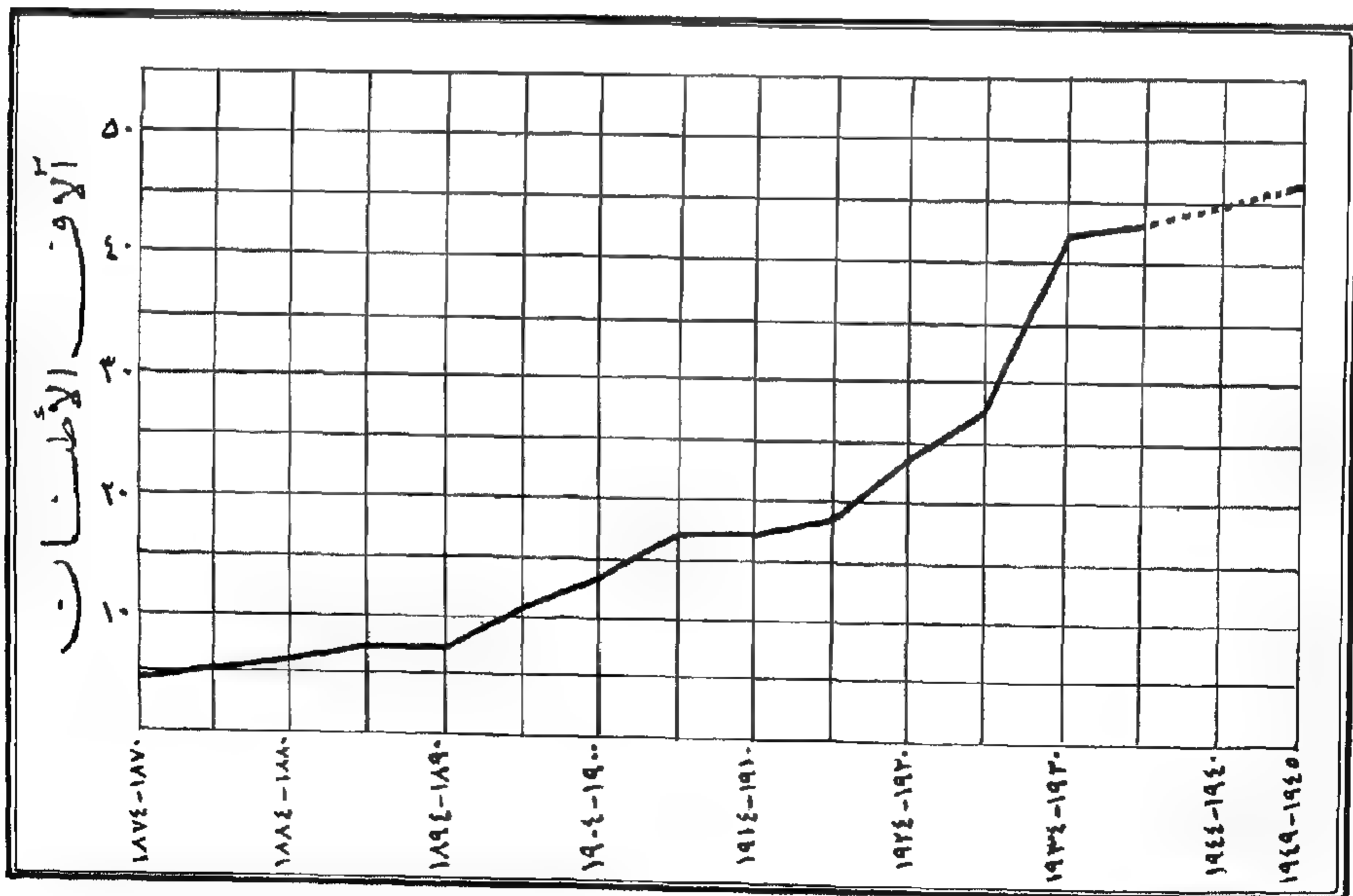
اقصى الغاطس والجمولة للسفن التي عبرت قناة السويس

عن كل خمس سنوات

الغاطس

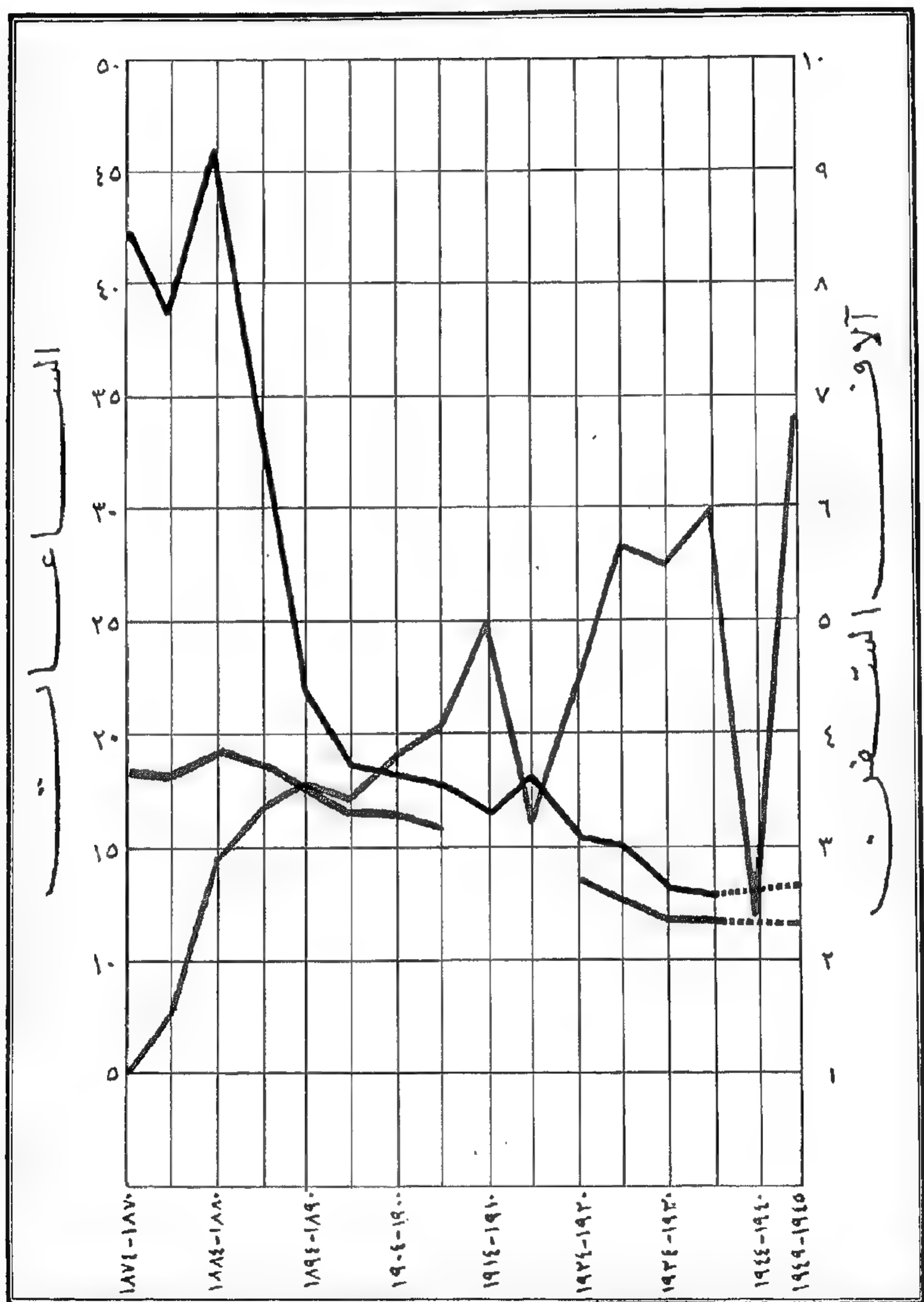


الجمولة القائمة



رسم بياني رقم ٨

احصائيات خاصة بالسفن التي عبرت قناة السويس
موضوعة عن كل خمس سنوات



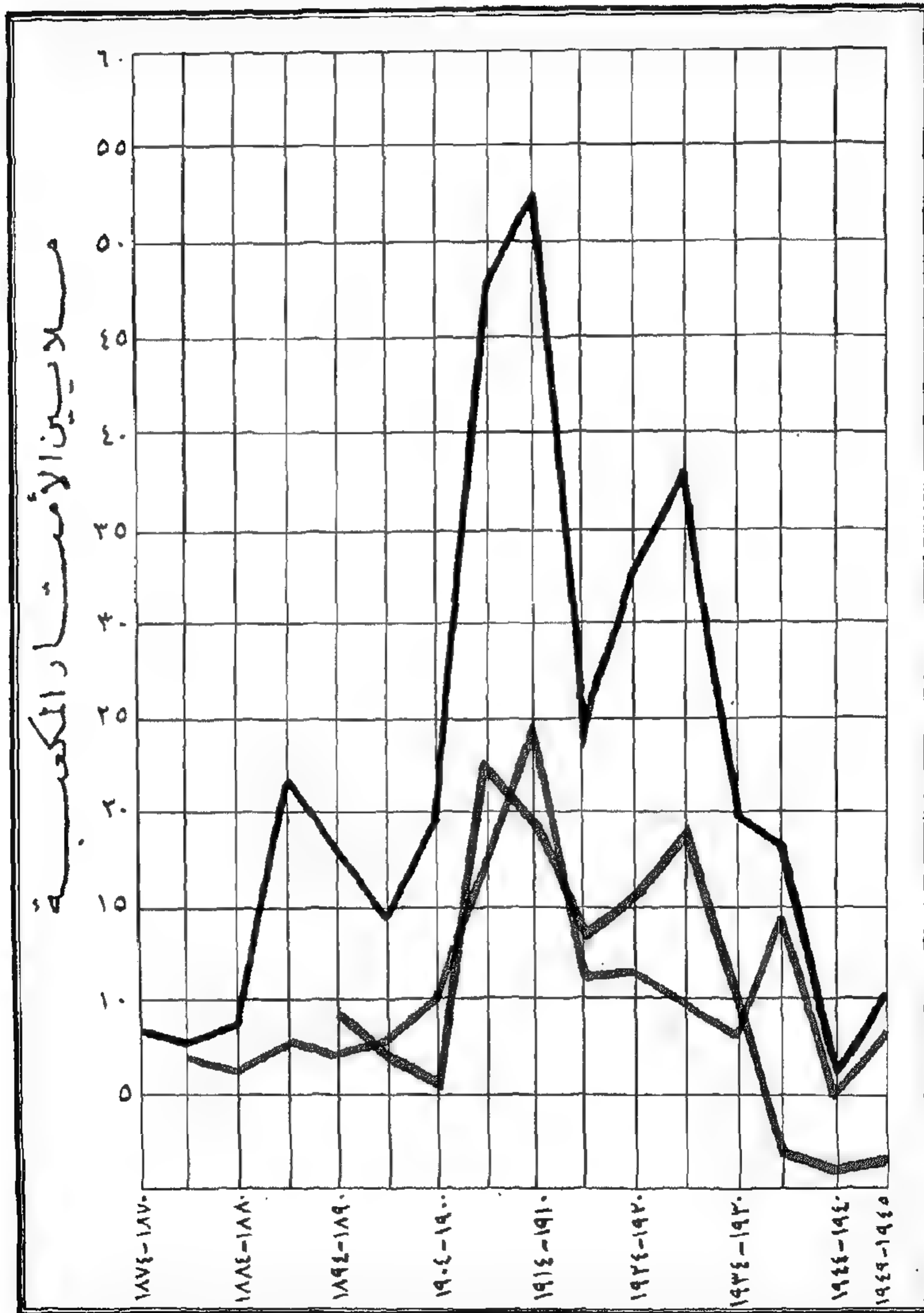
العدد
مجملة البقاء في القناة
مدة السيرة الفعلية

رسم بياني رقم ٩

مكعبات المواد المستخرجة عن كل خمس سنوات

لصيانة وتحسين قناة السويس

١٨٧٠ - ١٩٤٩



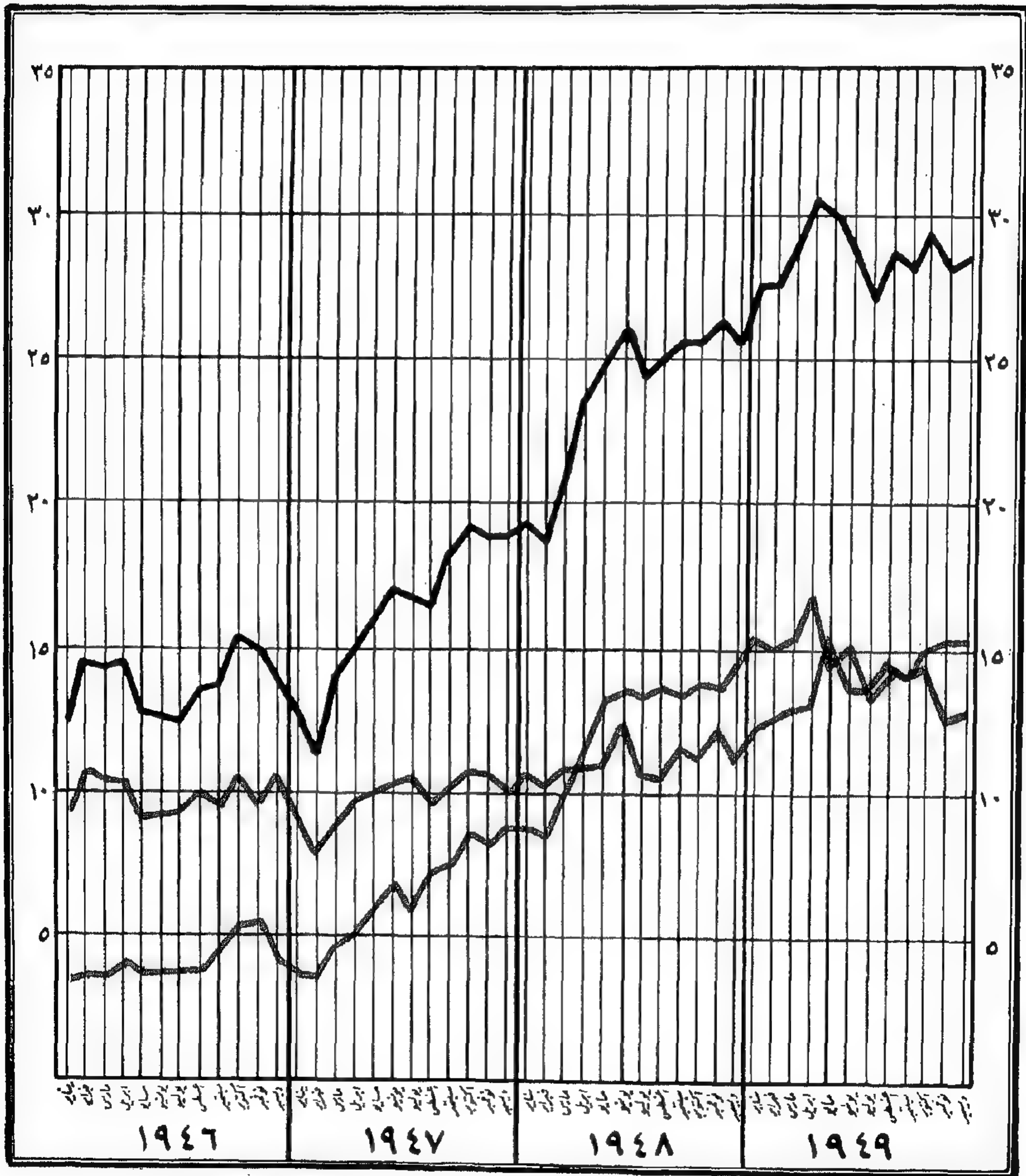
————— جملة مكعبات تطهيرات الصيانة
 ————— جملة مكعبات تطهيرات التحسين
 ————— جملة مكعبات المواد المستخرجة (رمال جافة وتطهيرات)

رسم بياني رقم ١٠

متوسط العدد اليومي شهريًا لشهر

للسفن التي عبرت القناة

في سنوات ١٩٤٦ ، ١٩٤٧ ، ١٩٤٨ ، ١٩٤٩

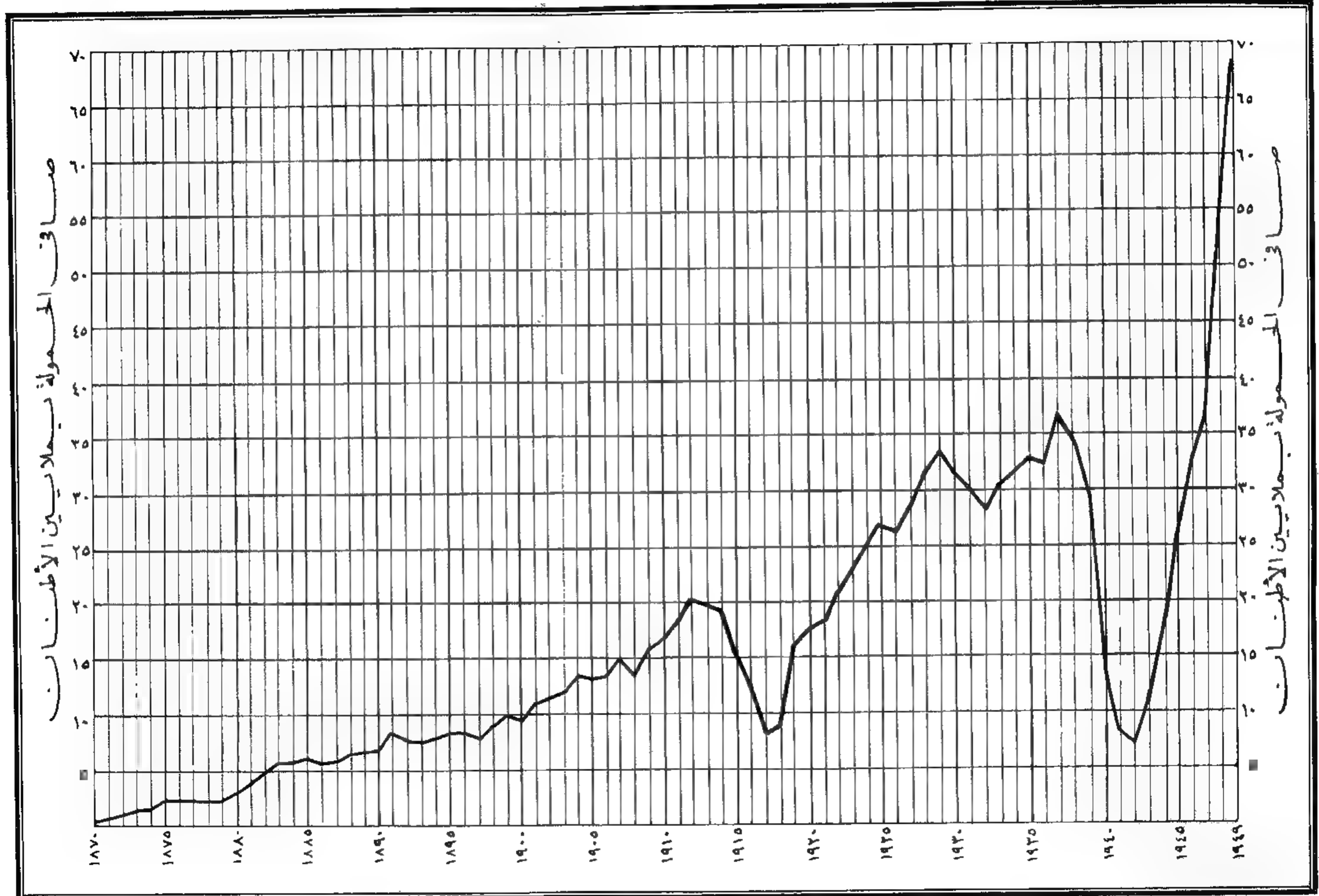


ناقلات الزيت

سفن أخرى

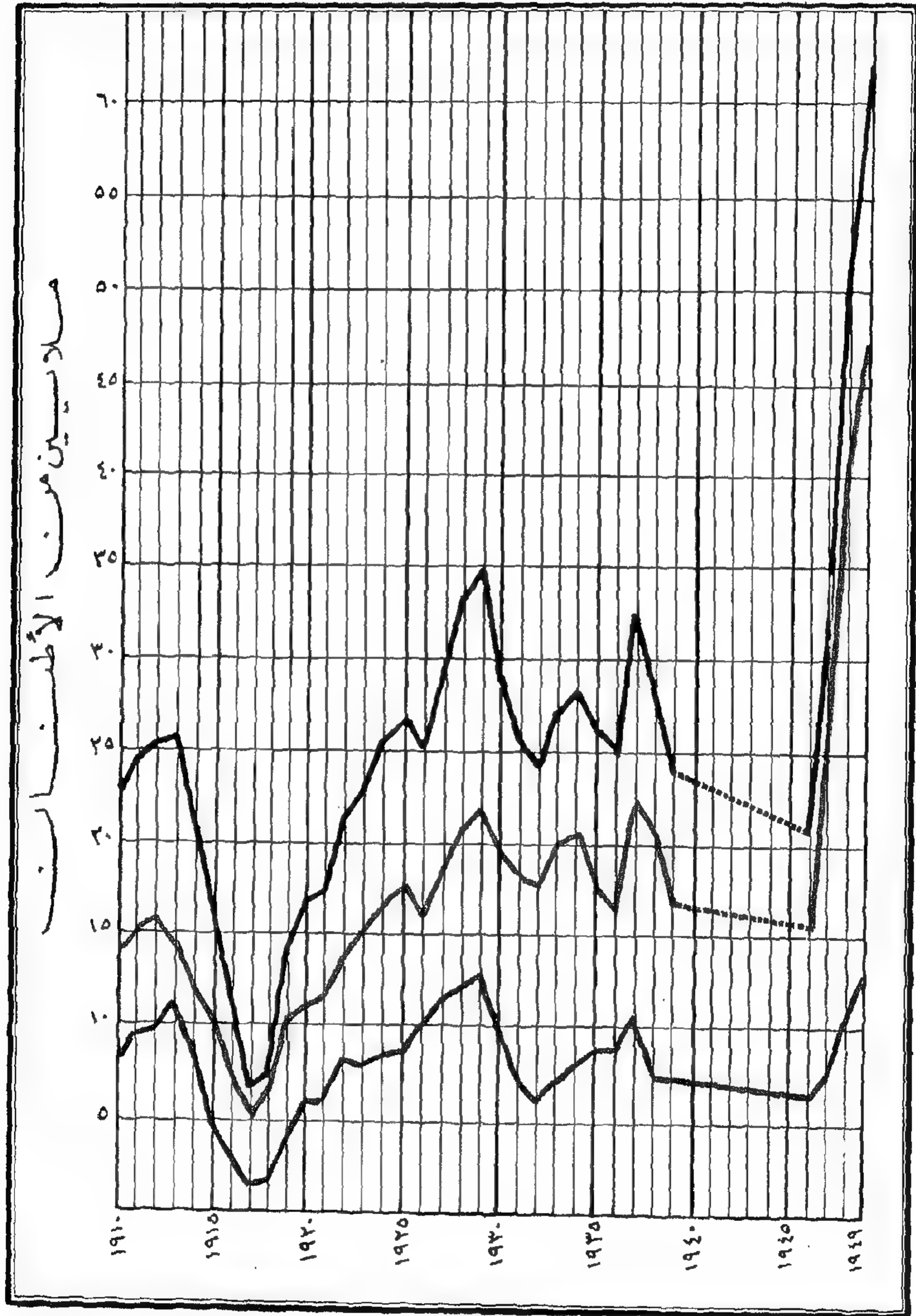
المجملة

رسم بياني رقم ١١
الحمولة المحصل عنها رسوم



رسم بياني رقم ١٤

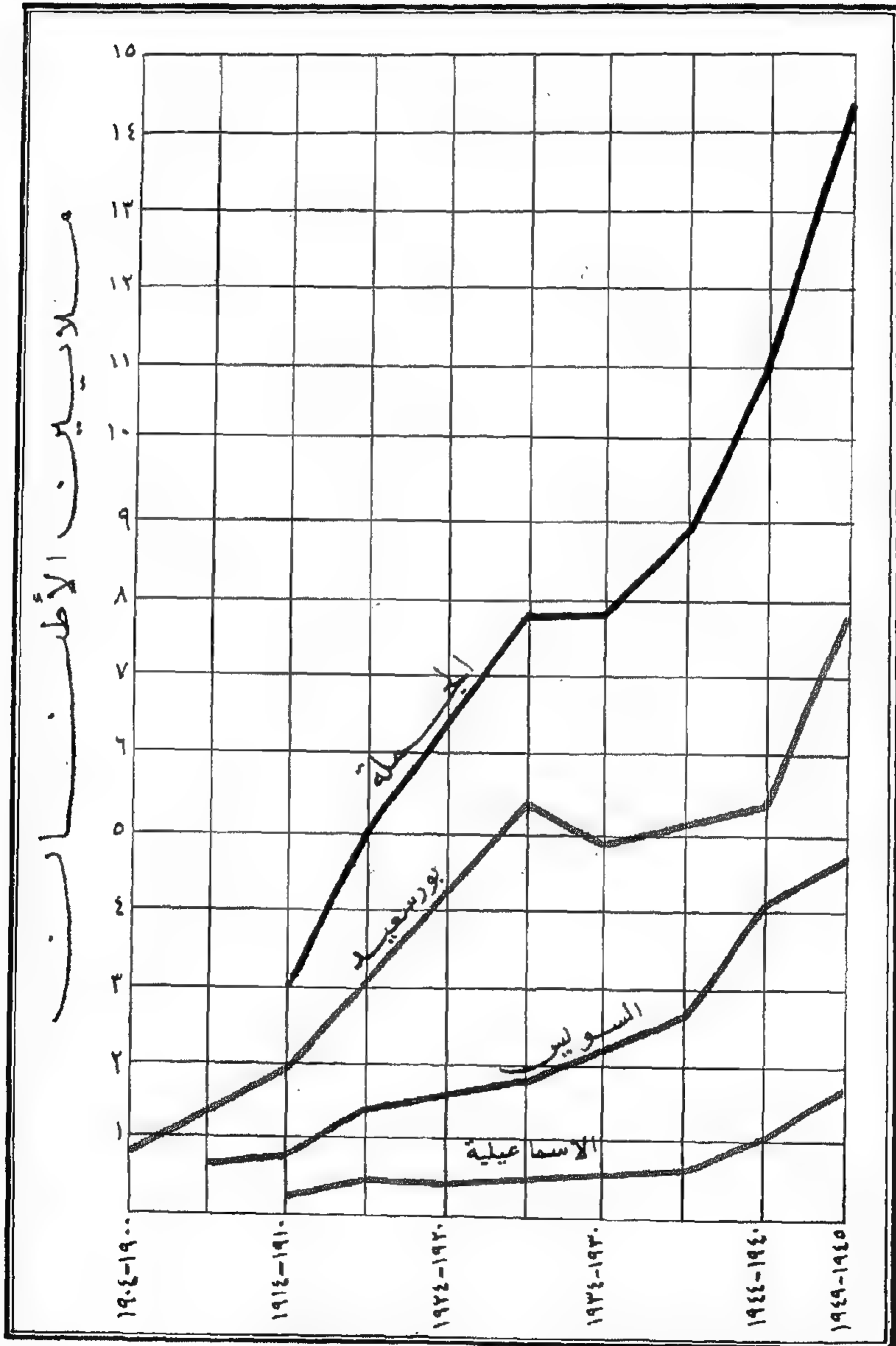
حركة مرور البضائع



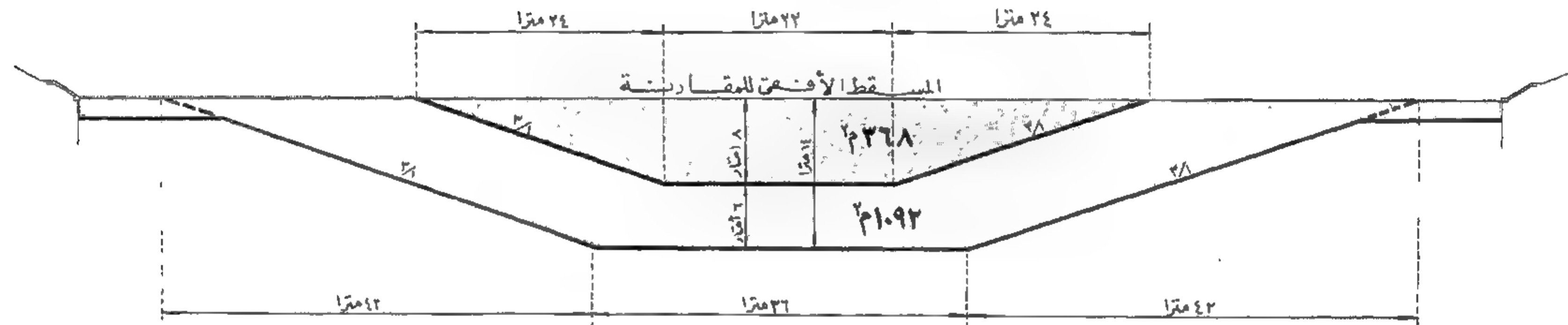
الجملة ————— من الجنوب إلى الشمال ————— من الشمال إلى الجنوب

رسم بياني رقم ١٣

انتاج المياه المكررة في عمليات مياه الشركة
المتوسطات السنوية
عن فترات كل خمس سنوات



منظران جانبیان بعرض القناة



1869

1900

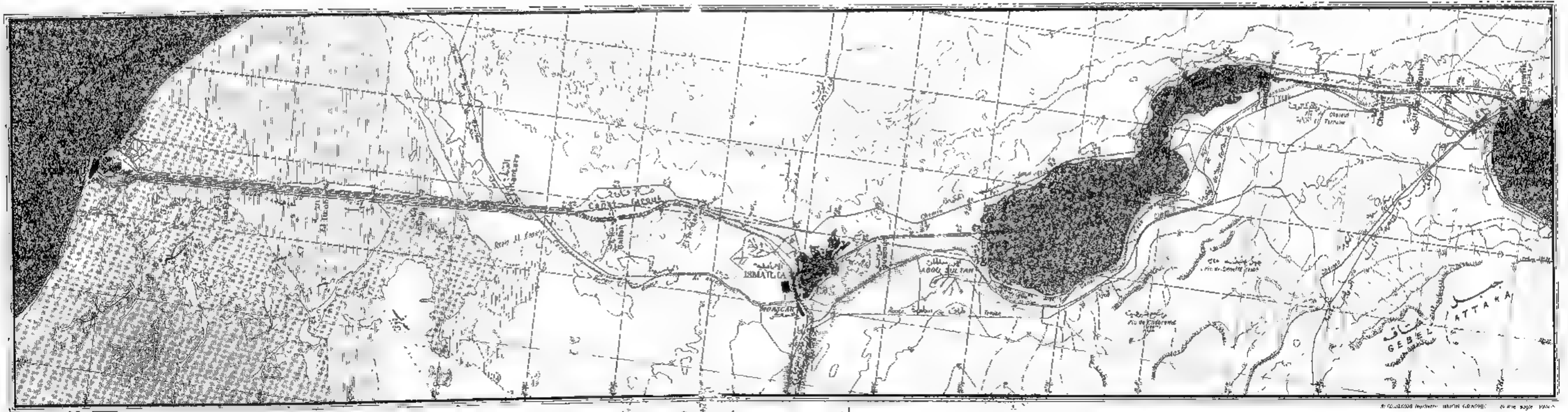
مقياس الرسم : ٣ كيلومتر عن كل متر

الرسم العام للقناة

مقياس الرسم ١ : ٢٥٠ ٠٠٠

PLAN GÉNÉRAL DU CANAL

1
250 000



قناة مصرية
Canal Maritime
شوارع وحصانات رئيسية
Rues et crans principaux
قنوات رئيسية
Rues principales
قنوات
Rues
مناطق زراعية
Régions cultivées
مسارات
Chemin de Fer
مناطق منخفضة
Cours de niveau

